



SKRZYDLATA POLSKA

NR 18 (669) • 3.V.1964 R. • ROK XX/XXXIV • CENA 2 ZŁ

Foto: WAF — J. Fil



1 MAJA

1 MAJA 1964

PROLETARIUSZE WSZYSTKICH KRAJÓW, ŁĄCZCIE SIĘ! — temu hasłu, które przyświeca międzynarodowemu ruchowi robotniczemu od zarania jego dziejów — da, jak co roku, pełny wyraz tegoroczne święto 1-majowe. To właśnie jest w pierwszomajowym święcie najważniejsze i najpiękniejsze, że tego wiosennego dnia, w poczuciu wspólnoty celów, kierowane tymi samymi ideami wychodzą na ulice miast całego świata miliony ludzi, aby zmanifestować swą solidarność w walce z krzywdą i poniżeniem, uciskiem i wyzyskiem, faszyzmem i wojną — o lepsze życie i sprawiedliwość społeczną, o postęp i pokój, demokrację i socjalizm.

Dzięki temu właśnie dzień 1 maja stanowi dobitne świadectwo najgłębszej treści naszej epoki, która jest epoką zasadniczych zmian na korzyść socjalizmu w światowym układzie sił, epoką rozpadu kolonializmu i decydujących zwycięstw ruchu narodowowyzwoleńczego, epoką decydujących zmagani przeciw imperialistycznej polityce agresji i wojny — o pokój i bezpieczeństwo wszystkich narodów, o zwycięstwo zasad pokojowego współistnienia. Dzień bojowego przeglądu sił międzynarodowej solidarności proletariackiej, daje wyraz rosnącej sile oddziaływania idei marksizmu-leninizmu, idei socjalizmu i komunizmu.

Już 75 lat liczy to święto, ma bogate dzieje, co roku wnosi nowe fakty do kroniki zmagani międzynarodowego ruchu robotniczego i do historii współczesnej. Co roku wzbogacamy ten dzień nową treścią, nowym doświadczeniem, nowym zasobem myśli i czynów. Świat nie stoi w miejscu — zmienia się polityczna mapa świata, zmienia się technika i cywilizacja, zmienia się ideowe i polityczne oblicze całych narodów.

Nasza ojczyzna — Polska Rzeczpospolita Ludowa — jest częścią składową sił pokoju, postępu i socjalizmu. Już po raz dziewiętnasty obchodzimy święto robotnicze jako święto państwowe nowej Polski, w której władzę zdobył lud pracujący. Z walki, którą symbolizowały dni pierwszomajowe w latach zaborów, a później Polski międzywojennej, z walki podjętej w latach okupacji przez Polską Partię Robotniczą i sprzymierzone z nią siły — wyrosła nowa Polska, jakościowo odmienna od dawnej, prawdziwa ojczyzna wszystkich ludzi pracy.

1 Maja stał się dniem przeglądu naszego wspólnego dorobku, gospodarskim świętem całego narodu, okazją do podsumowania bilansu socjalistycznego budownictwa. Dzień ten wyraża naszą wolę dalszej wytrwałej pracy nad umocnieniem i rozwojem naszej socjalistycznej Ojczyzny, naszą gotowość do podjęcia i wykonania nowych, ambitnych zadań jej wszechstronnego rozwoju.

A zarazem wyjątkowo trafnie symbolizuje święto 1-majowe w naszej ludowej Ojczyźnie nierozdzielalną jedność naszych zadań narodowych i międzynarodowych, najściślejszy związek między naszą pracą dla kraju, a naszym wkładem we wspólne dzieło międzynarodowej walki z imperializmem, a pokojową przyszłość wszystkich krajów i narodów.

„Nasze naczelne zadania narodowe — czytamy w tezach zjazdowych Komitetu Centralnego partii — uczynić Polskę socjalistycznym krajem o wysokim poziomie rozwoju gospodarki, kultury i dobrobytu ludności, jest zarazem naszym zadaniem międzynarodowym, naszym najcenniejszym wkładem do historycznego współzawodnictwa socjalizmu z kapitalizmem”.

Temu też damy mocny wyraz w dniu 1 Maja na ulicach miast i wsi całego kraju, łącząc się uczuciami przyjaźni i braterstwa z narodami państw socjalistycznych, z klasą robotniczą krajów kapitalistycznych, z narodami walczącymi z kolonializmem i budującymi swe nowe życie po latach ucisku, ze wszystkimi bojownikami o postęp i socjalizm na całej kuli ziemskiej.

Obchodząc dziewiętnaste w Polsce Ludowej święto 1 Maja odczuwamy, jak ściśle spletały się rozwój kraju, pomnażanie wielkiego dorobku budownictwa socjalistycznego w Polsce — z proletariackim internacjonalizmem, z zadaniami walki o pokój, z umacnianiem solidarności międzynarodowej.

W dwudziestym roku Polski Ludowej, w przededniu IV Zjazdu naszej partii, majowe święto staje się potężnym przeglądem sił skupionych pod przewodem partii we Froncie Jedności Narodu, walczących o realizację ogólnonarodowych zadań budownictwa socjalistycznego, o pokój na świecie.

Niech się święci 1 Maja — dzień międzynarodowej solidarności klasy robotniczej, dzień bojowego przeglądu sił socjalizmu, wolności narodów i pokoju!

BOGATY PROGRAM OBCHODÓW XX - LECIA LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski zwiędza w towarzystwie dziennikarzy salę historii Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Zwirki i Wigury w Radomiu.

W Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Zwirki i Wigury w Radomiu odbyło się 21 kwietnia br. spotkanie dziennikarzy, w którym wzięli udział również członkowie Klubów Publicystów Lotniczych SDF, na którym przedstawiciele prasy, radia, telewizji i agencji prasowych zapoznano z tegorocznymi obchodami XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego, które będą częścią składową obchodów Dwudziestolecia Polski Ludowej. Na spotkanie przybyli: Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski i szef Zarządu Politycznego Inspektoratu Lotnictwa plk. Mieczysław Putek. Po zwiedzeniu szkoły odbyły się pokazy samolotów odrzutowych oraz pierwszego polskiego odrzutowego samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra”, który pilotował mjr pil. inż. Józef Menet.

TO pokrótce niektóre imprezy i przedsięwzięcia planowane z okazji XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego:

W sierpniu br. odbędzie się konferencja wojskowo-historyczna z udziałem historyków, weteranów lotnictwa z czasów II wojny światowej i zaproszonych gości. Zasadniczym jej celem jest opracowanie i omówienie w gronie wojskowych historyków lotniczych, publicystów, miłośników historii lotnictwa, weteranów walk oraz przedstawicieli jednostek lotniczych — węzłowych zagadnień rozwoju ludowych Sił Powietrznych na przestrzeni XX-lecia. Po konferencji ukaże się szereg publikacji, które spopularyzują nasz dorobek wśród społeczeństwa. Poza tym wydany będzie specjalny biuletyn zawierający całość materiałów z tej konferencji.

Imprezy popularyzujące lotnictwo w wojsku i wśród ludności cywilnej, m.in.:
— III Rajd Dziennikarzy i Pilotów (17–24 maja);
— XV Lot Południowo-Zachodniej Polski (28.V–7.VI, Kraków);
— X Szybowcowe Mistrzostwa Polski (7–21 czerwca, Leszno);
— Wielka Wystawa Lotnicza w Krakowie z okazji 20-lecia PRL;
— „Rajd Szlakiem XX-lecia

PRL” na trasie Chelm — Lublin, Łasy Lubelskie oraz rajd „Poznajmy Budowlę Socjalizmu” (maj — czerwiec br.);

— Krajowe Zawody Balonowe; „Mistrzostwa Makiet Latających”; (Wrocław, 10–13 września). Impreza ta zostanie zakończona pokazem modelarskim pod hasłem „Historia Lotnictwa Polskiego w modelach latających oraz wystawą modeli sprzętu latającego.

Wydawnictwa. W druku znajdują się następujące książki, które powinny ukazać się na święto naszych skrzydeł:
— „Powstanie i działanie bojowe Ludowego Lotnictwa Polskiego”, książka popularnonaukowa omawiająca całokształt dzieł ludowego lotnictwa, bogato ilustrowana;

— Zarys Historii Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie;
— „Wspomnienia pilotów” — książka opisująca przeżycia wielu czołowych pilotów ludowego lotnictwa. Wydawcą wymienionych pozycji jest Wydawnictwo MON.

Ponadto już ukazały się, bądź ukażą się następujące pozycje:

— 2 skrypty z psychologii pt.: „Psychologiczna charakterystyka działalności pilota” oraz „Psychologiczne właściwości dowodzenia, szkolenia i wychowania w jednostkach lotniczych”;

— praca zbiorowa zawierająca 3 referaty:
„Z zagadnień postępu technicznego w lotnictwie”,
„Stan i perspektywy rozwoju lotnictwa wojskowego”,
„Zastosowanie elektroniki we współczesnym lotnictwie”;
— konspekt dla żołnierzy pt.: „Tradycje Ludowego Lotnictwa Polskiego”;
— zbiorek pieśni lotniczych;
— folder pt.: XX lat Ludowego Lotnictwa Polskiego oraz gazetka ścienna „Przodujący ludzie Ludowego Lotnictwa Polskiego”.

Dla filatelistów i filumenistów. Filatelistów zainteresuje zapewne zamiar wydania kopert z nadrukiem „XX lat Ludowego Lotnictwa Polskiego”, filumenistów zaś — sfinalizowane już wydanie serii nalepek zapatczanych. Koperty znajdują się w obiegu w przeddzień Święta Lotnictwa, natomiast zapatki ze wspomnianymi już nalepkami wyruszą w świat w ilości 40 milionów pod koniec czerwca i lipca. Powinny one dotrzeć do użytkowników najdalej w sierpniu, w przeddzień Święta Lotnictwa.

Zostaną także odsłonięte na pierwszych frontowych lotniskach 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w Zadybiu Starym (pow. Ryki) i 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków” w Woli Rówskiej (pow. Garwolin) kamienie pamiątkowe. Sprawy ich wzniesienia zajmują się komitety powołane w tym celu przez powiatowe władze Frontu Jedności Narodu. Termin odsłonięcia pamiątkowych kamieni oraz głównych uroczystości w Zadybiu Starym i Woli Rówskiej ustalono na 1 września 1964 roku. Tego samego dnia Szkoła Podstawowa w Zadybiu Starym otrzymała imię 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, natomiast Szkoła Podstawowa w Woli Rówskiej otrzymała imię 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”. Prócz tego w Kolecie (4 km od Zadybia Starego) na ścianie domu, gdzie stacjonował sztab 1 dywizji lotniczej, zostanie odsłonięta tablica pamiątkowa.

W czerwcu br. w szkołach na terenie powiatów Ryki i Garwolin odbędzie się spotkanie oficerów lotnictwa z młodzieżą. W najbliższych dniach młodzież szkolna z Zadybia Starego nawiąże korespondencyjny kontakt z młodzieżą w Grórze, gdzie 22 lipca 1943 roku powstała 1 Polska Eskadra Myśliwska — załazek 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”.

Centralnych pokazów lotniczych z okazji Święta Lotnictwa nie planuje się w tym roku. Nasze siły powietrzne wezmą natomiast udział w wielkiej defiladzie wojskowej, która odbędzie się — z okazji 20-lecia Polski Ludowej — 22 lipca br. w Warszawie. W okresie dorocznych Dni Lotnictwa (od 23 sierpnia do 12 października) odbędzie się także pokazy lotnicze organizowane przez aerokluby regionalne. Będzie również szereg imprez modelarskich i spotkań ludzi naszego lotnictwa ze społeczeństwem i młodzieżą. (yy)

Fcto: B. Koszewski (2)

„Iskra”



Z ZAGRANICY

Komunikacja i transport

★ Znajdujący się w drodze z Johannesburga do Rzymu samolot DC-8 włoskich linii „Alitalia” startował właśnie z lotniska w Nairobi, gdy nagle wypadł jeden z silników maszyn. Pilot zdecydował się na gwałtowne hamowanie. Samolot zdążył zatrzymać się na samym końcu lotniska. Zarówno załoga jak i 136 pasażerów wyszło cało.

★

★ Czechosłowackie linie CSA uruchomiły nową trasę pasażerską łączącą Pragę ze stolicą Afganistanu — Kabulem. Na trasie liczącej ponad 7 370 km raz w tygodniu kursują samoloty Il-18. Lot z lądowaniami w Sofii, Atenach, Damaszku i Teheranie trwa 18 godzin.

★

★ Sprawa zabierania przez skandynawskie towarzystwo SAS pasażerów z W. Brytanii (z lotniska międzynarodowego Prestwick w Szkocji) jest nadal nie rozstrzygnięta. Jak wiadomo W. Brytania żąda ograniczenia lotów przez Prestwick, motywując tym, że SAS zabiera pasażerów brytyjskim liniom lotniczym, wyrządzając im straty finansowe. Ambasadorowie Danii, Norwegii i Szwecji przeprowadzili już kilka rozmów z brytyjskim ministrem spraw zagranicznych Butlerem, nie osiągając jednak żadnego porozumienia.

★

★ Samolot francuski runął w płomieniach na ziemię krótko po starcie z lotniska w Lozannie. W katastrofie zginęły 4 osoby — dwa małżeństwa z Paryża.

★

★ Cztery osoby zginęły w katastrofie samolotu, który wpadł w niedzięle dn. 12. IV. br. do morza w odległości 1 mili od brzegu, w rejonie Neapolu.

★

★ Szwajcarskie linie lotnicze „Swissair” przewiozły w ub. r. 1,8 mln pasażerów, w porównaniu z 1,67 mln osób w roku 1962. Ponad 100 tys. pasażerów przewiozły samoloty „Swissair” przez północny Atlantyk.

Militaria

★ Nad jedną z gęsto zaludnionych dzielnic Tokio rozbił się myśliwiec odrzutowy, wchodzący w skład amerykańskich sił powietrznych w Japonii. Trzy osoby zginęły, a trzy odniosły rany.

★

★ Przedstawiciel ZSRR, ambasador Carapkin, na posiedzeniu konferencji rozbrojeniowej w Genewie skrytykował amerykańską propozycję dotyczącą zniszczenia tylko niektórych przestarzałych typów samolotów bombowych. Propozycji USA ambasador Carapkin przeciwstawił wniosek radziecki w sprawie zniszczenia całego lotnictwa bombowego w pierwszej kolejności przez wielkie mocarstwa rozpoczynające największym potencjałem militarnym.

POLSKA Z LOTU PTAKA

RZESZÓW. Z prowincjonalnego małego miasteczka — Rzeszów urosł do rangi miasta wojewódzkiego. Jak grzyby po deszczu rosną tu nowe domy i osiedla mieszkaniowe. Oto lotnicze zdjęcie „wysokościowców” rzeszowskich, w widoku od strony Wisłoka.

Foto: JERZY JAWCZAK



ROZMAWIAMY



Z I SEKRETARZEM
KOMITETU
ZAKŁADOWEGO
PZPR
WSK-OKĘCIE
JERZYM
WOŁKOWICZEM

— Z jakimi osiągnięciami wchodzi WSK Warszawa-Okęcie w rok XX-lecia Polski Ludowej, jakimi nowymi czynami wita załoga ten jubileusz?

— Zakład nasz od lat wykonuje i to nierzadko z należytą swą plany produkcyjne. Dla przykładu podam, że w roku 1963 plan produkcji globalnej wykonaliśmy w 103,8%, plan produkcji towarowej w 110,2% i plan produkcji eksportowej w 100%. Natomiast w ramach czynów społecznych załoga nasza wykonała w tymże 1963 roku 23 komplety zabawowe dla dzieci wartości 750 tys. złotych.

Bieżący rok, który jest rokiem dwudziestolecia Polski Ludowej, obchodzimy pod kątem zobowiązań produkcyjnych związanych z przyspieszeniem głównych zadań realizacji wynikających z planów 1964 roku, zobowiązań społecznych załogi oraz działalności propagandowej skupiającej się szczególnie wokół takich świąt jak Dzień Metalowca, 1 Maja, Zjazd Partii, 22 Lipca i rocznica Wielkiej Rewolucji Październikowej.

I tak w zakresie realizacji planów produkcyjnych wyniki za I kwartał br przedstawiają się następująco:

produkcja globalna — 102,1%, produkcja towarowa — 110,3% i produkcja eksportowa — 127,3%. Każą one mieć realną nadzieję, że i w tym roku nie będziemy mieli większych kłopotów na tym odcinku. Co należy szczególnie podkreślić to fakt, iż wykonanie planów za I kwartał we wszystkich wskaźnikach zostało osiągnięte bez wykorzystania godzin nadliczbowych.

Rok dwudziestolecia Polski Ludowej oraz IV Zjazd Partii i Święto 1 Maja załoga nasza czerpiemy z nowymi zobowiązaniami produkcyjnymi i większym niż dotychczas wkładem pracy społecznej dla dobra zakładu.

Podjęto zobowiązania produkcyjne, w wyniku których zakład zwiększył produkcję o wartości 5 milionów i 92 tysięcy złotych. Postanowiono też przyspieszyć terminy wykonania produkcji eksportowej oraz terminy wykonania prac związanych z opracowaniem konstrukcyjnym i technologicznym. Szacunkowo ta grupa zobowiązań przyniesie zakładowi 4,8 miliona złotych oszczędności. Oprócz tego w ramach czynu społecznego załoga wykona zestawy zabawowe dla dzieci Warszawy na sumę 442 tys. złotych. Za udział w tych ostatnich pracach nasz zakład otrzymał złotą odznakę honorową miasta st. Warszawy. Ponadto w czynie społecznym wykonamy takie prace jak dodatkowe wyposażenie stanowisk pracy, pomoce naukowe dla uczniów szkoły zakładowej oraz uporządkujemy teren zakładu pracy, na łączną sumę 77,5 tys. złotych.

— Jaka część załogi bierze udział w podejmowaniu oraz realizacji wspomnianych tu zobowiązań i kto się szczególnie wyróżnia na tym polu?

— Dwudziestolecie Polski Ludowej czerpiemy całą naszą załogą. W tej pracy zaangażowana jest też żywo organizacja partyjna oraz inne organizacje działające w naszym zakładzie, takie jak ZMS, LOK, SIT, TPPR itp. Przodująca rola przypada jednak niewątpliwie Brygadom Pracy Socjalistycznej, których mamy w tej chwili 72, w tym 6 z tytułem, 7 dla których wystąpiono już o przyznanie tego szacownego tytułu oraz 59, które walczą o miano Brygady Pracy Socjalistycznej.

Najlepszymi z Brygad Pracy Socjalistycznej w naszym zakładzie są brygady Zygmunta Miłkosa i Wojciecha Gołębiowskiego. Dodac też należy, że szczególnie dużo w rozwój BPS wkłada Władysław Pudłowski, przedstawiciel Samorządu Robotniczego.

Rezm: HEK



Precyzja i staranność to niezbędne elementy pracy przy produkcji latających orchidei.



Obok produkcji „Fok” wrocławskie zakłady wykonują też prace wykończeniowe przy szybowcach „Zefir”.

FOKI

NA EKSPORT-WYCZINY-

Polskie szybowce wyróżniają się zawsze wyjątkowo estetycznym wykończeniem wnętrza kabiny.



T O fakt. Nie reklama. „Foka” robi karierę. Pięć lat temu w Kolonii wśród tłumu latających „orchidei” znalazł się polski szybowiec wysokowyczynowy klasy standard, „Foka”. Strzelista sylwetka, komfortowe wyposażenie, staranne wykończenie musiały zdobyć serca wszystkich miłośników latania bezsilnikowego. Kiedy jeszcze Adam Witek zaczął wygrywać konkurencję za konkurencją, uzyskując wyniki czasem lepsze od klasy otwartej, zachwycom nie było końca. Z miejsca znaleźli się chętni nabywcy, którzy od ręki gotowi byli dać wiele, by posiadać to latające чудо.

„Foka” — jak wszystkie nasze szybowce — powstała w Szybowcowych Zakładach Doświadczalnych w Bielsku-Białej. Konstrukcja mgr inż. Władysława Okarmusa.

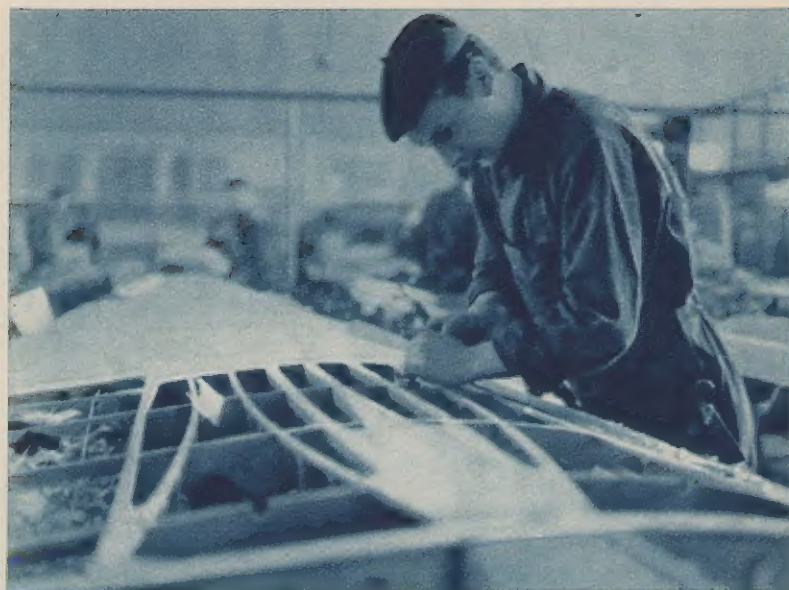
Dziś nasz fotoreporter odwiedził gniazdo w którym rodzą się seryjne „Foki”. Zachowując kształty, ogólną charakterystykę, przeszły one szereg metamorfoz. Głównie zmiany dotyczyły skrzydeł. Zrezygnowano z pokryw przekładkowych na rzecz konstrukcji wielopodłużnicowych. Celem było doprowadzenie powierzchni nośnych do idealnych kształtów, gładkości oraz trwałości.

Zagraniczni — większość produkcji idzie na eksport — i krajowi nabywcy otrzymują szybowiec coraz lepszy i mocniejszy. Pracownicy wrocławskich Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego mogą być dumni ze swego dzieła. Zapytajcie, proszę, któregośkolwiek z pilotów latających na „Foce”. Odpowie, podobnie jak Pelagia Majewska po pierwszym rekordzie świata na tym typie: Aż chciałoby się krzyknąć, że „Foka” jest wspaniała. Entuzjazm jest uzasadniony. Wyniki Witka w USA i Kanadzie, liczne rekordy (wspaniały wyczyn Wróblewskiego!) — zapewniły temu szybowcowi uznanie wszystkich pilotów. To najlepszy dowód jakości.

Zycząc wrocławiakom, by spod ich rak wyszło jeszcze „całe mnóstwo” nowych „Fok”, zapraszamy w ślad za obiektywem Janusza Szymańskiego do obejrzenia zakładów, z których leca w szeroki świat choć drewniane ale tak stawne ptaki. (DJ).



Zmiany wprowadzone w konstrukcji skrzydła „Foki” zapewnią nieskazitelną gładkość, idealny kształt i „wleczną” trwałość powierzchni nośnym.



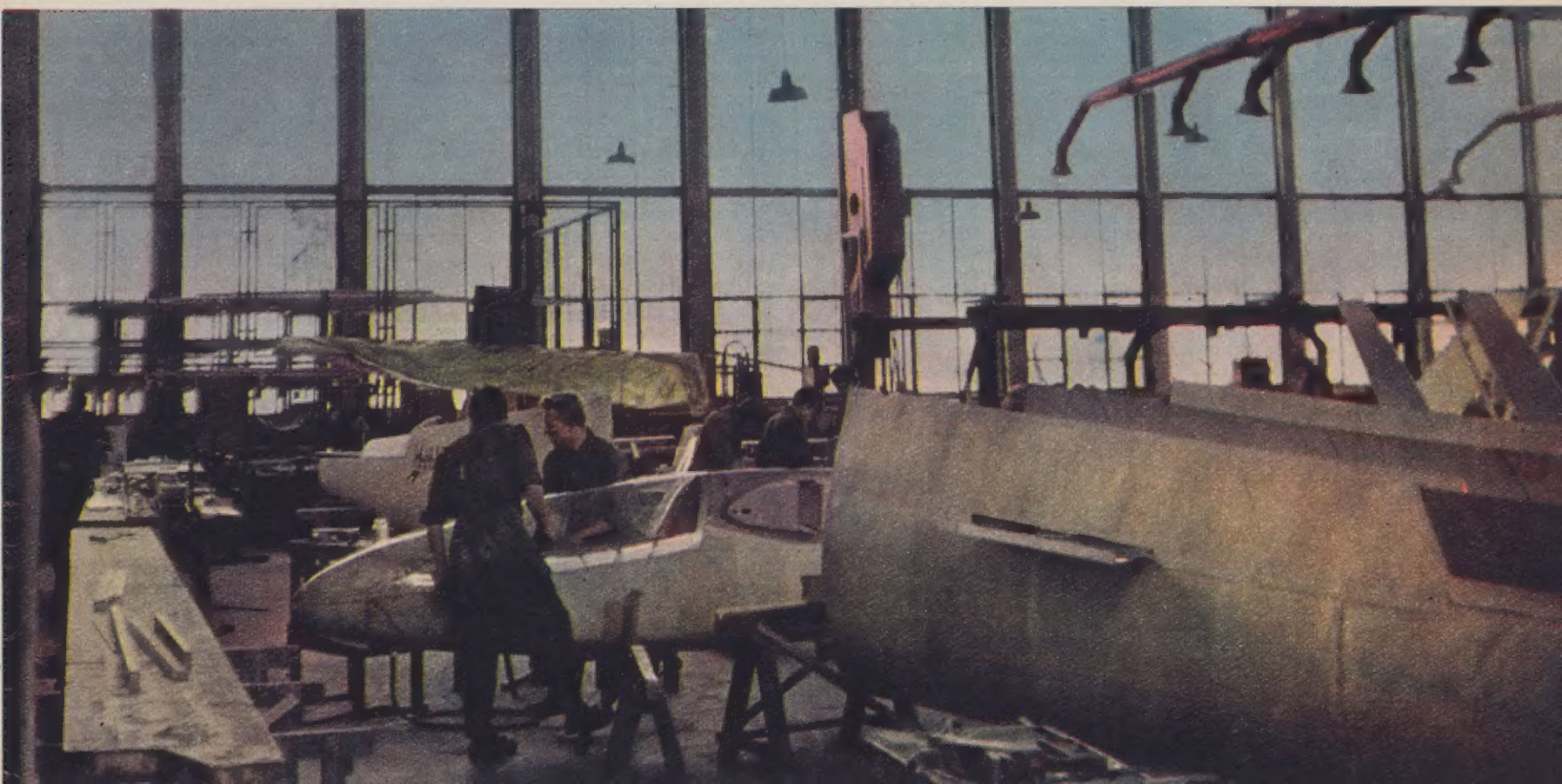
Zdjęcia: JANUSZ SZYMAŃSKI

REKORDY

To nasi konstruktorzy wprowadzili do konstrukcji szybowców ukośne stateczniki pionowe — na wzór odrzutowców.

Kierownik kontroli technicznej zakładów, szybowcowy wicemistrz świata inż. Jerzy Popiel, udziela wywiadu reporterce z rozgłośni radiowej.

Kadłuby, skrzydła, stateczniki — a pomiędzy nimi leń twórcy — pracownicy wrocławskich ZSLs.





MINĘŁY cztery miesiące jubileuszowego roku. XX-lecie Ludowej Ojczyzny, zbliżający się IV Zjazd naszej Partii, XX-lecie Ludowego Lotnictwa Polskiego — wszystko to składa się na wyjątkową mobilizację całego społeczeństwa i w tej liczbie — oczywiście — wszystkich lotników. Kiedy z początkiem bieżącego roku rzuciliśmy hasło organizowania Lotniczego Czynu XX-lecia, nie mieliśmy wątpliwości, jaki otrzymamy odzew. Patriotyzm pilotów widoczny był w

CAŁA LOTNICZA POLSKA

ciągu wszystkich dwudziestu lat istnienia lotnictwa w Polsce Ludowej. Zaczęło się od zasypywania lejów, ochrony sprzętu porzuconego przez okupanta, odgruzowania obiektów. Potem przyszły lata pionierskiej pracy. Często za groszowe wynagrodzenie. Na ogół przez kilkanaście godzin dziennie. Ale zapału starczyło na wszystko. I na noszenie szybowców na rękach i naciąganie linki wyciągarkowej systemem „wołga — wołga”.

Inny jest dziś obraz lotniczej Polski. Wspaniałe hangary, nowoczesny sprzęt, tysiące wylatanych godzin, osiągnięcia sportowe na miarę międzynarodową — budzą podziw opinii światowej. Nasze szybowce, samoloty, przyrządy pokładowe stanowią poważny element eksportu.

To właśnie, co przeżywalimy w ciągu dwudziestu lat, jak zmieniło się nasze lotnictwo sportowe często, bardziej czujemy niż analizujemy rozumowo. Czasem tylko, tak jak dziś, przy okazji święta czy rocznicy oglądamy się wstecz ze zdziwieniem: ileśmy to zrobili.

Radosny będzie, jak co roku, dzień święta 1 Maja. I jak co roku wśród setek, tysięcy manifestujących znajdą się lotnicy. Ich aktualną legitymacją wkładu do uświetnienia jubileuszowego roku będą zobowiązania w ramach Lotniczego Czynu XX-lecia. A jeśli ktoś przejrzał zamieszczane przez „Skrzydlatą” deklaracje czynów społecznych, to przekona się bez trudu, że już prawie wszystkie aerokluby i ośrodki lotnicze podjęły cenne zobowiązania, że je realizują, przynosząc lotnictwu sportowemu wielkie i wielorakie korzyści. Tylko te, wymierne w złotych, można określić rzędem kilkuset tysięcy złotych. A oto dalsze zobowiązania, które ostatnio otrzymaliśmy:

Aeroklub Białostocki, w ramach Lotniczego Czynu XX-lecia, zadeklarował:

Sekcja spadochronowa

1. Uporządkowanie terenu przy wieży spadochronowej;
2. Wykonać plansze — pomoce naukowe, szt. 7;
3. Przygotować 2-ch skoczków na instruktorów;
4. Przeprowadzić społecznie dla potrzeb aeroklubu 400 godzin.

Sekcja samolotowa

1. Obsługa społeczna IV Szybowcowych Mistrzostw Ziemi Białostockiej;
2. Obsługa imprez lotniczych organizowanych przez AB w roku XX-lecia;

3. Przeprowadzić 500 godzin społecznie dla sekcji szybowcowej, spadochronowej oraz LPW.

Sekcja szybowcowa

1. Wykonać plansze i pomoce naukowe dla potrzeb działu wyszkolenia;
2. Wziąć czynny udział w organizacji IV Szybowcowych Mistrzostw Ziemi Białostockiej;
3. Zorganizować na terenie województwa dwa koła lotnicze;
4. Brać udział w prowadzeniu Kroniki Aeroklubu Białostockiego;
5. Obsadzić 30 dni lotnych przez instruktorską kadrę społeczną;
6. Wziąć czynny udział w przygotowaniach sprzętu lotniczego do zbliżającego się sezonu lotnego.

Szereg cennych zobowiązań, i to zaplanowanych w krótkich terminach, nadał Aeroklub Słupski:

- a) Wykonać reklamę propagującą lotnictwo na mikrobusie służbowym „Nysa”;
- b) Złożyć kwiaty i kwiatowy emblemat aeroklubu przy bramie wjazdowej — niwelacja terenu, wysiew kwiatów i traw, nawiezenie żwiru na alejki;
- c) Wymalować 34 tablice i znaki ostrzegawcze na hangarze i innych pomieszczeniach;
- d) Przeprowadzić remont wozu do transportu szybowców — założenie nowej instalacji elektrycznej, naprawa pokrycia i malowanie;

Obok tak bliskich wszystkim rocznic, członkowie Aeroklubu Elbląskiego mają i specjalną własną: 19 lat mija od wyzolenia Elbląga. A oto ich zadeklarowane czyny społeczne:

Dział wyszkolenia

7. Przygotować i wyposażyć sale wykładowe w niezbędne pomoce naukowe;
2. Przygotować sprzęt pomocniczy i wykonać tarcze sygnalizacyjne, chorągiewki startowe i inne;
3. Przygotować i uruchomić radiostacje startowe A 7b oraz RSI-6;
4. Przeprowadzić poza normalnymi obowiązkami pogadanki i wyświetlć filmy na tematy związane z XX-leciem PRL i ludowego lotnictwa w kołach lotniczych, drużynach ZHP i ZMS;
5. Zorganizować całoroczne zawody szybowcowe i jesienne zawody samolotowe;

Dział techniczny

1. Naprawa starego i uszkodzonego pomieszczenia, przeznaczonego na podręczny magazyn MP i S przemysłowego;
2. Remont wózka transportowego do szybowców;
3. Zbudowanie wózka do akumulatorów;
4. Uporządkowanie terenu w okolicy hangaru i zbudowanie ogrodzenia dla pojazdów mechanicznych;

Jak liczą członkowie Aeroklubu Elbląskiego, realizacja przytoczonych zobowiązań ma ogólną wartość ponad 32 000 zł.

W dniu 23 lutego br. zebrali się członkowie Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu. I oni postanowili wykonać szereg prac dla uczczenia XX-lecia PRL. Są to m. in. następujące czyny:

1. Przerobić skasowany samochód na radiowóz startowy;
2. Wykonać dla samolotów hangarowanych na wolnym powietrzu trzy stojaki z gruzobetonu dla zapewnienia lepszych warunków konserwacji i eksploatacji;
3. Wykonać wózek startowy dla akumulatorów;
4. Z posiadanych na stanie przyrządów pokładowych (skasowanych) wykonać 10 przekroi jako pomoce naukowe;
5. Każdy pracownik i członek aeroklubu przeznaczyć 20 godzin pracy dodatkowo przy porządkowaniu terenu lotniska lub innych czynach społecznych.
6. Instruktorzy etatowi i społeczni przeznaczą po 50 godzin dodatkowej pracy w ramach swych uprawnień wynikających z licencji instruktorskich;
7. Wykonać tablicę rekordów krajowych, klubowych i światowych;
8. Wykonać ograniczniki oznaczające pole wzlotów;
9. Poza tym podjęto szereg zobowiązań indywidualnych między innymi: — piloci będą opiekowali się kołami lotniczymi; — szereg pilotów zobowiązał się założyć nowe koła lotnicze; — zorganizować szereg imprez propagandowych np.: pokazy lotnicze, pokazy modelarskie, wystawy, wyświetlanie kroniki filmów, organizowanie spotkań i prelekcje.

Ponadto sekcja modelarska postanowiła:

1. Zbudować tor modelarski na terenie lotniska, o nawierzchni żużlowej;
 2. Wykonać gabloty propagandowe;
 3. Urządzić pokazy i wystawy modelarskie w trzech miejscowościach.
- Łączna wartość zobowiązań wynosi około 70 000 zł.

I tak, jeden po drugim już prawie wszystkie kluby wystartowały w Lotniczym Cynie XX-lecia. Liczymy, że wkrótce zameldują się i ostatnie. Ale podejmowanie zobowiązań, to wstępny etap. Czekamy niecierpliwie na wiadomości o realizacji podjętych czynów społecznych. Realizacja bowiem dopiero przyniesie lotnikom sportowemu nowe wartości, te czyste lotnicze i te, można tak to nazwać, ogólnospołeczne. To będzie jeszcze jeden dowód patriotyzmu lotników sportowych, którego tyłu przejawów byliśmy świadkami w ciągu XX-lecia.

(Pom.)

Przedłużanie resursów, żywotności sprzętu — to jeden z często powtarzających się elementów zobowiązań.

Foto: B. Koszewski



Opracował: J. R. KON

1948 ROK (dokończenie)

25 czerwca

● W Warszawie odbyło się Walne Zgromadzenie ARP, na którym uchwalono nowy statut Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

27-30 czerwca

● W Katowicach odbyły się XIII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających, zorganizowane przez Śląsko-Dąbrowski Okręg Ligi Lotniczej. Wzięło w nich udział 100 zawodników z 204 modelami. W punktacji zespołowej zwyciężył zespół modelarzy okręgu wojewódzkiego LL, Kielce, przed Poznaniem i Rzeszowem.

11 lipca

● Pil. Irena Kempówna ustanowiła na Żarze (z pasażerem Ireną Przymanowską) 2 krajowe rekordy: długotrwałości lotu (10 godzin 31 minut) i wysokości (2 066 m) w kategorii szybowców dwumiejscowych kobiet („Żuraw”).

20 lipca

● Pil. Irena Kempówna ustanowiła na Żarze kobiecy rekord Polski wysokości — 1 629 m (na szybowcu „Mucha”).

22 lipca

● Pil. Irena Kempówna ustanowiła na Żarze (z pasaż. Ir. Przymanowską) kobiecy krajowy rekord długotrwałości lotu — 14 godz. 22 min. (w kategorii II).

28 lipca

● Polscy szybowcy (Adamski, Kempówna, Zientek) lądują w Austrii w okolicach Wiednia po zespółowym przelocie z Żaru.

21-22 sierpnia

● W Łodzi odbyły się IX Krajowe Zawody Lotnicze z udziałem 34 załóg. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Krakowskiego: Jan Jasinski — Adam Bulat. Zespołowo pierwsze miejsce zdobył Aeroklub Warszawski.

2 września

● W Łodzi oblatano dziewiąty prototyp LWD — samolot szkolno-treningowy „Zuch”.

5 września

● Czwarte z kolei w Polsce Ludowej Święto Lotnictwa, obchodzone pod hasłem „Lotnictwo w służbie pokoju”. Na lotnisku Okęcie w Warszawie odbyły się centralne pokazy lotnicze, połączone z promocją oficerów lotnictwa. Pokazy podziwiała 150 tysięcy osób.

13 września

● Pil. Adam Zientek z pasażerem Maciejem Hrabym ustanowił na Żarze rekord Polski wysokości (2 630 m) w kategorii szybowców dwumiejscowych („Żuraw”).

● W Łodzi zmarł, przeżywszy 73 lata, prof. inż. Czesław Witoszyński, znakomity polski uczony profesor zwyczajny Politechniki Warszawskiej i Łódzkiej, długoletni kierownik Instytutu Aerodynamicznego, członek Akademii Nauk Technicznych i bliski współpracownik Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi.

Wrzesień

● Pod koniec miesiąca odbył pierwsze loty działający prototyp LWD — „Żak-4” (z silnikiem Walter Mikron IV o mocy 105 KM).

1-3 października

● W Paryżu odbyła się 41 Konferencja Generalna FAI, w której wzięli udział przedstawiciele ARP: sekretarz generalny — mjr Janusz Przymanowski i skarbnik — płk Władysław Zaczekiewicz. Na konferencji tej wybrano przedstawiciela Polski, prof. Włodzimierza Humana, wiceprezidentem FAI, a inż. Rudolf Weigl wszedł do Komisji Szybowcowej FAI.

Sportowcy lotniczy Warszawy w pochodzie pierwszomajowym.



JELEŃ GÓRA

W lokalu Aeroklubu Jeleniogórskiego odbyło się X Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze. Ze względu na przypadający jubileusz, miało ono nader uroczysty charakter. Obrady zgromadzenia prowadził prezes honorowy AJ mgr Zbigniew Doroszewski („ojciec” miasta Jeleniej Góry). W prezydium zajęli miejsca przedstawiciele Partii, wydziału oświaty, redakcji „Nowin Jeleniogórskich” i zakładów produkcyjnych.

Podczas tajnego głosowania funkcję prezesa AJ powierzono po raz trzeci Władysławowi Kuczerze. Władysław Kuczer jest jednym z założycieli aeroklubu i pełnił różne funkcje w zarządzie AJ od 1946 roku. Jest także seniorem lotnictwa i mimo 66-ciu lat jego wielkim antuzjastą.

Do zarządu aeroklubu zostali wybrani także cenieni działacze lotnictwa na Ziemi Jeleniogórskiej: inż. Józef Kasprzak — pracownik Cieplickiej „Fampy” i dyrektor cieplickiego uzdrowiska — Teodor Pragłowski. Odznaczenia mistrzów sportu otrzymali: Zygmunt Znaniecki, Wiesław Zarycki i Mirosław Berner. W toku obrad wyznaczono pilotaż zadania, mające na celu podniesienie poziomu wyszkolenia oraz większe niż dotychczas osiągnięcia. Po zakończeniu obrad odbyły się egzaminy teoretyczne, do których piloci przygotowali się w okresie zimowego szkolenia.

Teresa Bielańska

ŚLĄPSK

W pięknie udekorowanej sali Aeroklubu Śląpskiego odbyło się Walne Zgromadzenie członków aeroklubu. Wśród zaproszonych gości znaleźli się przedstawiciele władz partyjnych i miejskich. Referat sprawozdawczy wygłosił prezes aeroklubu Edward Śmiechura. W swym referacie podkreślił on dobre oraz złe strony pracy ustępującego zarządu. Następnie omówił pracę poszczególnych sekcji. Na podkreślenie zasługuje fakt ożywienia działalności modelarstwa lotniczego na Środkowym Wybrzeżu.

Prezsem aeroklubu wybrany został ponownie Edward Śmiechura. Ponadto do zarządu wybrano kierownika Wydziału Propagandy KW PZPR tow. Dymka wiceprzewodniczącą Prezydium Miejskiej Rady Narodowej tow. Melonka.

Piotr Ławrynowicz

SZCZECIN

W „Kurierze Szczecińskim” ukazały się ostatnio „Opowiadania lotnicze” — Andrzeja Ziemińskiego, drukowane w odcinkach. Treść i styl opowiadań dostosowane są dla szerokiego kręgu odbiorców. Autor opisuje w sposób bardzo ciekawy różne przygody lotnicze, pełne humoru i emocji. Akcja toczy się bardzo żywo i obejmuje swoim zasięgiem okres lat powojennych.

Fakt ukazania się opowiadań lotniczych w tak poczytnym dzienniku jakim jest „Kurier Szczeciński”, ma bardzo istotne znaczenie dla propagandy lotniczej, nie tylko dla miasta Szczecina, lecz i dla całego województwa.

Henryk Konieczka

GDĄSK

W Aeroklubie Gdańskim odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze sekcji spadochronowej. Sprawozdanie wygłosił Ireneusz Zapaśnik. W ubiegłym roku skoczkowie Aeroklubu Gdańskiego wykonali 440 skoków z samolotu. Wyszkolono 8 skoczków do klasy III-ciej, do klasy II — 5 i do klasy I — 2. Osiemnastu gdańskich skoczków zdało egzamin i uzyskało licencję skoczka spadochronowego. W Spadochronowych Mistrzostwach Polski startowało 7 osób, w tym 3 kobiety i 4 mężczyźni. Za swą działalność w roku 1963 sekcja została wyróżniona dyplomem przez MKKFiT w Gdańsku oraz przez zarząd Aeroklubu Gdańskiego jako przodującą sekcję Aeroklubu Gdańskiego. W wyniku wyborów do władz sekcji wszedł: Marian Sylwańczyk jako przewodniczący i Tadeusz Frołow jako jego zastępca.

Zbigniew Moryciński

KIELCE

W tegorocznym Walnym Zgromadzeniu Sprawozdawczo-Wyborczym członków Aeroklubu Kieleckiego brali udział przedstawiciele władz administracji terenowej, organizacji społecznych, politycznych i APRL (mgr inż. Wiktor Leja i Bronisław Arab-ski). Uczestnicy Walnego Zgromadzenia dokonali wnikliwej oceny działalności zarządu za okres jego kadencji i wytyczyli nowe formy działalności tej organizacji na



najbliższe lata. Z okazji 20-lecia istnienia Polski Ludowej pracownicy etatowi podjęli liczne zobowiązania, których wartość określa się sumą 86 tys. złotych. W czasie obrad Walnego Zgromadzenia postanowiono powołać komitet obchodu istnienia Aeroklubu Kieleckiego, który w ścisłej współpracy z Komitetem Frontu Jedności Narodu popularyzować będzie osiągnięcia Aeroklubu Kieleckiego na przestrzeni 20-tu lat.

Do władz aeroklubu na okres następnej kadencji wybrano prezydium w następującym składzie: prezes — Fryderyk Karczewski, wiceprezes — Roman Gajos, sekretarz — Longin Pisała, zastępca sekretarza — Leszek Boruś, skarbnik — Stanisław Brelski i zastępca skarbnika — Bogusław Haman.

Wyrażamy nadzieję, że nowe władze postawią pracę aeroklubu na wyższym poziomie.

Józef Pańtak

LUBLIN

AEROKLUB Lubelski przywiązuje wiele uwagi do spraw popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży szkolnej. Ostatnio, z okazji XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego, odbyły się dwie imprezy estradowo-lotnicze. Organizatorem ich był Aeroklub Lubelski, przy współudziale Kuratorium Okręgu Szkolnego, Ligi Obrony Kraju i Komendy Chorągwi ZHP.

Po eliminacjach rejonowych przeprowadzono w Lublinie finał wojewódzki lotniczej zga-dugi-zga-dugi pt. „Co wiem o lotnictwie”. Przy aplauzie licznie zgromadzonej młodzieżowej publiczności zwyciężył punkt — 42 (na 48 możliwych) zdobył uczeń I Liceum Ogólnokształcącego w Białej Podlaskiej — Roman Mazurek. W nagrodę otrzymał on radioodbiornik „Violetta”. Drugie miejsce zajął uczeń Technikum Energetycznego w Lublinie — Zdzisław Zabielski, a trzeci był Adam Krukowski z I Liceum Ogólnokształcącego w Zamościu.

Ciekawą imprezą były także eliminacyjne rozgrywki teleturnieju pt. „Nasze skrzydła”. Do udziału w teleturnieju dopuszczani zostali zwycięzcy wstępnych eliminacji, które przeprowadzono w kołach lotniczych i Ligi Obrony Kraju. Najlepszymi okazali się Andrzej Wasiak, uczeń Lic. Ogólnokształcącego.

Bardzo sprawne przeprowadzenie obu konkursów — to w dużej mierze zasługa konferansjera im-prez red. Tadeusza Tłuczkiewicza z rozgłośni lubelskiej Polskiego Radia, a zarazem pilota Aeroklubu Lubelskiego. Całość muzycznie uprzyjemniały młodzieżowe zespoły amatorskie.

Tadeusz Chwałczyński

ZAPOMNIANE MOGIŁY

Panie Redaktorze!

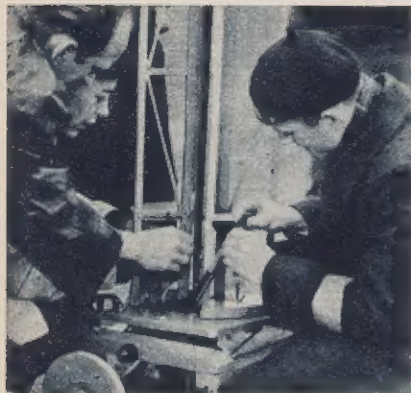
Drugiego września 1939 r. w godzinach przedpołudniowych polski „Karaś” wykonywał zadanie. Znielacka został napadnięty przez dwa niemieckie myśliwce. Wywiązała się nierówna, ale bardzo zacięta walka. Zmagania te miały miejsce w rejonie Gnaszyna na zachód od Częstochowy. W pewnym momencie, ugodzony celnym strzałem hitlerowski samolot, ciągnąc za sobą smugę dymu roztrzaskał się o ziemię. Siły wyrównały się, ten nasz polski „Karaś” walczył tylko przeciw jednemu niemieckiemu myśliwcowi. Jednak samolot niemiecki był zwinniejszy, szybszy i celną serią z karabinu maszynowego ugodził polski samolot. „Karaś” zapalił się, grzębiąc w miejscu upadku trzech członków załogi. Walka ta trwała około 15 minut.

Tyle relacji mieszkańca Gnaszyna, gdzie pałacy się samolot upadł tuż koło domu Stefana Kukuty. Ciało pilotów zostały złożone na cmentarzu, w Gnaszynie i znajdują się tam do dnia dzisiejszego. Smutny jest fakt, że piloci ci nie zostali zidentyfikowani i nazwiska ich nie są znane. W ramach czynów społecznych podjętych przez Aeroklub Częstochowski z okazji XX-lecia PRL sekcja spadochronowa AC zobowiązała się odnaleźć zapomniane groby pilotów z ostatniej wojny i doprowadzić je do odpowiedniego porządku. Aby czyn ten był odpowiednio zrealizowany, prosimy o pomoc „Skrzydła Polskie”, by na swych łamach ogłosiła powyższą relację S. Kukuty i być może udałoby się przy pomocy Czytelników zidentyfikowanie tragicznie poległej załogi samolotu „Karaś”.

Mogił takich w okolicach Częstochowy jest dość dużo. W związku z tym sekcja spadochronowa AC postanowiła na terenach tych, gdzie leżą polscy bądź radzieccy piloci, powołać odpowiednie komitety, które zebrałyby niezbędny fundusz na budowę nagrobków dla zapomnianych mogił. Wiadomości na temat powyższej relacji prosimy kierować pod adresem Aeroklubu Częstochowskiego Częstochowa, Aleja N.M.P. 9.

mgr. Józef Glanc

ZŁOT MIŁOŚNIKÓW LOTÓW KOSMICZNYCH



Z lewej: Przygotowanie rakiety do startu.

Z prawej: Rakieta na wyrzutni. Pierwszy z lewej: opiekun miejscowego Koła Rakietowego — Tadeusz Stradomski.

Zdjęcia: J. Ziółkowski

12 kwietnia 1964 roku w Domu Kultury Zakładów Metalowych w Skarżysku-Kamiennej odbył się Międzywojewódzki Złot Miłośników Lotów Kosmicznych, zorganizowany z okazji Dnia Kosmonauty przez Zarząd Wojewódzki i Miejski Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz Koło Rakietowe przy miejscowej Szkole Podstawowej nr 4.

Na złot przybyli przedstawiciele Zarządu Głównego TPPR, Zarządu Głównego LOK, miejscowe władze partyjne i państwowe oraz liczne rzesze społeczeństwa Skarżyska. Był też obecny pierwszy sekretarz Ambasady ZSRR w Warszawie — N. Ponomarew.

Podczas uroczystej sesji profesor Politechniki Warszawskiej dr Henryk Muster wygłosił referat — „Loty statków kosmicznych”, a dr Zbigniew Jethon — „Zagadnienia fizjologii lotów kosmicznych”. Wystąpili również przedstawiciele Klubu Studentów im. J. Gagarina w Szczecinie, Klubu „Sputniczek” z Katowic oraz Koła Rakietowego ze Skarżyska. Bogatą część artystyczną wypełniły występy zespołów Zakładowego Domu Kultury Zakładów Metalowych ze Skarżyska.

Była również czynna wystawa modeli rakiet i pojazdów kosmicznych przygotowana przez modelarzy Ligi Obrony Kraju z Warszawy, Katowic i Kielc. Zwracały uwagę duże rakiety i wyrzutnie typu „Ursus” konstrukcji mgr inż. Bohdana Węgrzyna. Na planszach fotograficznych przedstawiono działalność modelarzy rakietowych z Aeroklubu Radomskiego.

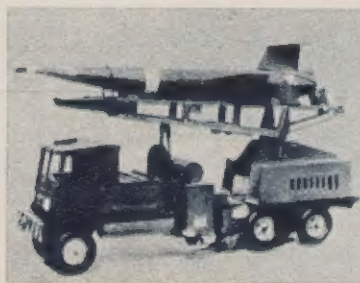
Zarówno sesja jak i wystawa cieszyły się ogromnym zainteresowaniem wśród miejscowego społeczeństwa. Sesja odbyła się w wypełnionej do ostatniego miejsca wielkiej sali widowiskowej; przez wystawę przewinęło się kilka tysięcy osób.

W godzinach popołudniowych, na poligonie rakietowym miejscowego, szkolnego Koła Rakietowego miały miejsce pokazy startu kilkunastu rakiet jedno i dwustopniowych. Pokazom przyglądało się z zainteresowaniem kilka tysięcy mieszkańców Skarżyska-Kamiennej, a także — goście oficjalni przybyli na sesję.

Starty rakiet, którymi kierował zasłużony dla rozwoju modelarstwa rakietowego nauczyciel p. Tadeusz Stradomski — przebiegały bardzo sprawnie. W pokazach wzięła również udział grupa modelarzy lotniczych instruktora Stefana Fiodorowa z Aeroklubu Radomskiego, która demonstrowała efektywne loty modeli na uwięzi. Złot miłośników lotów kosmicznych w Skarżysku-Kamiennej całkowicie spełnił zamierzenia organizatorów i stał się dużym wydarzeniem w życiu miejscowego społeczeństwa. Jest to impreza, którą na pewno warto powtarzać w przyszłości. (W)



Na zdjęciach obok: Fragmenty wystawy modeli rakietowych i astronautycznych w Zakładowym Domu Kultury w Skarżysku-Kamiennej.



Z ZAGRANICY

Szybownictwo

★ FAI opublikowała listę „nowo upieczonych” szybowników — posiadaczy złotej odznaki z trzema diamentami. Lista ta obejmuje 49 nazwisk. Polska legitymuje się na liście 13 nowymi nazwiskami. NRF dorzuciła 11 pilotów, USA — 7. W zaciętym współzawodnictwie z Francją — Polska zdecydowanie wyszła na pierwsze miejsce, posiadając już ogółem 104 pilotów ze złotą odznaką i wszystkimi diamentami. Francja — 93 pilotów, NRF — 49, USA — 28, Czechosłowacja — 12, NRD — 9, Anglia — 8, Austria — 8, Jugosławia — 8, Szwajcaria — 6, Pol. Afryka — 5, Belgia — 4, Holandia — 4, Kanada — 3, Nowa Zelandia — 3, Argentyna — 2, Finlandia — 2, Włochy — 2, Szwecja — 2, India — 1, Rumunia — 1. Węgry — 1.

★ Na granicy Czechosłowacji i NRF miała miejsce katastrofa powietrzna. Trzy spośród czterech samolotów holujących szybowce zderzyły się w powietrzu. Zginęło trzech niemieckich pilotów. Czwartą ofiarą był pilot szybowca, który spadł po stronie czechosłowackiej.

Astronautyka

★ „Lot na Księżyc jest konkretnym zadaniem naszej epoki” — oświadczył wybitny uczony radziecki dr Oleg Gazienko. Uczony poinformował, że obecnie rozstrzygany jest problem biologicznej regeneracji atmosfery kabin statku lub mieszkań, w których przebywać będzie człowiek podczas pobytu na satelicie Ziemi. Najbardziej radykalnym środkiem ochrony przed działaniem nieważkości będzie najprawdopodobniej stworzenie sztucznej grawitacji poprzez siłę odśrodkową.

★ W komentarzu naukowym prof. G. Pokrowskiego na temat roli i znaczenia stacji automatycznej „Sonda-1” czytamy m. in., że celem eksperymentu jest opracowanie systemu kosmicznego dla dalekich lotów międzyplanetarnych. Teoretycznie można dowiedzieć, że najlepszym sposobem umieszczenia statku na określonej orbicie jest wprowadzenie go na orbitę nie wprost z Ziemi, lecz z pokładu sztucznego satelity. Sposób ten pozwala bowiem wprowadzić poprawki do współrzędnych toru rakiety nośnej statku kosmicznego.

★ W Londynie odbyła się konferencja rzeczowców na temat możliwości nawiązania ogólnowiatowej współpracy w dziedzinie łączności za pomocą satelitów. Konferencja przebiegała w przyjaznej atmosferze.

★ Pierwszy lot kosmiczny z programu „Gemini” zakończył się sukcesem. Fusta dwuosobowa kabina „Gemini” i drugi człon rakiety nośnej „Titan-2” wprowadzone zostały 3. IV br na orbitę, której апогеум wynosiło 304 km, zaś perigeum 180 km. W dniu 13. IV br. kabina weszła w gęstą warstwę atmosfery i splonęła. Program „Gemini” poprzedza program zwany „Apollo”, w ramach którego Amerykanie zamierzają lądować na Księżycu w ciągu najbliższych 5 lat. W kabinie „Gemini” mają polecieć w Kosmos amerykańscy kosmonauci Grissom i Young.

Krótki kurs zdalnego kierowania • 6 •

Mgr inż. BOGUSŁAW SPUNDA

modelarz lotniczy

13. Obwody rezonansowe

Jednym z podstawowych obwodów stosowanych w radiotechnice jest obwód rezonansowy. Składa się z pojemności i indukcyjności. Rozróżniamy dwa rodzaje obwodów rezonansowych:

- obwód rezonansowy szeregowy;
- obwód rezonansowy równoległy.

Na rysunku 12 ab pokazano oprócz wielkości L i C , opór R — jest to opór czynny, jaki posiada cewka indukcyjna, ma on dla obwodu wielkie znaczenie (rys. 13). Mając dane wielkości L i C możemy obliczyć częstotliwość rezonansową zbudowanego z nich obwodu wg wzoru:

$$f_{\text{rez.}} = \frac{1}{2\pi \cdot C \cdot L} \quad \dots(35)$$

Obwód rezonansowy posiada swoją charakterystykę, którą nazywamy krzywą rezonansową obwodu (rys. 13).

14. Selektowność obwodu rezonansowego.

Selektowność obwodu rezonansowego jest to zdolność obwodu do rozróżniania sygnałów o różnych częstotliwościach. Jeżeli obwód rezonansowy posiada małą oporność czynną R cewki, jego krzywa rezonansowa jest wysoka i wąska (rys. 14a), może więc rozdzielić napięcia o częstotliwościach f_1 i f_2 . Obwód o dużym oporze R jest płaski, rozciągnięty — reaguje na obie częstotliwości, nie jest w stanie ich rozdzielić (rys. 14b).

15. Filtry elektryczne.

Filtrami nazywamy układy złożone z oporów, indukcyjności i pojemności — służące do wydzielenia lub rozdzielania sygnałów o różnych częstotliwościach. W zależności od przeznaczenia rozróżniamy następujące podstawowe rodzaje filtrów:

a) Filtr dolnoprzepustowy (rys. 15) przepuszcza mniejsze częstotliwości. Większe (powyżej częstotliwości f_0) są znacznie tłumione lub całkiem odcięte.

b) Filtr górnoprzepustowy (rys. 16). Filtry górnoprzepustowe tłumią częstotliwości mniejsze od pewnej częstotliwości f_0 — a przepuszczają częstotliwości powyżej f_0 . Na rysunku 16 pokazany jest filtr gór-

noprzepustowy typu „L” — ale znane też są inne np. typu „T” pojedyncze i wielokrotne.

c) Filtr środkowo-przepustowy (rys. 17). Filtr środkowo-przepustowy przepuszcza napięcie w pewnym określonym paśmie, tłumiąc częstotliwości leżące poniżej i powyżej częstotliwości skrajnych pasma.

d) Filtr środkowo-zaporowy (rys. 18). Filtr taki przepuszcza wszystkie częstotliwości, oprócz pasma leżącego wokół częstotliwości f_0 .

16. Lampy radiowe.

Lampy radiowe spełniają w radiotechnice cały

szereg funkcji (wzmacnianie, generacja, prostowanie itd.). Każda lampa radiowa składa się z włókna żarzenia, katody, anody oraz elektrod dodatkowych — siatek, umieszczonych w szklanej lub metalowej bańce, skąd wypompowano powietrze.

Znamy lampy bezpośrednio i pośrednio żarzone. W lampie bezpośrednio żarzonej — włókno żarzenia jest zarazem katodą. Katoda jest podgrzewana do wysokiej temperatury i wydziela (emituje) elektrony, które poruszają się w kierunku anody. O ile lampa posiada siatkę sterującą (np. trioda — lampa trójelektrodowa) — to elektrony muszą przechodzić przez nią, aby osiągnąć anodę. Jeżeli na siatkę przyłożymy odpowiedni potencjał — możemy mieć wpływ na strumień elektronów w lampie, a więc na prąd przepływający przez lampę i przez obwód zewnętrzny. Wzmacniające właściwości lampy polegają

na tym, że do uzyskania stosunkowo dużych zmian prądu płynącego przez lampę (między katodą i anodą) potrzeba niewielkich zmian napięcia na siatce sterującej.

Najprostszym typem lampy elektronowej jest lampa dwuelektrodowa — dioda. Służy ona przede wszystkim do prostowania przebiegów zmiennych. Do spełniania bardziej złożonych funkcji służą lampy wielosiatkowe (heksoda, oktoda) lub kombinowane np.: dioda—trioda, duodioda—pentoda, trioda—pentoda itd.

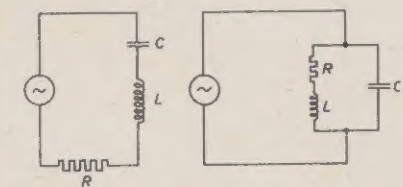
17. Półprzewodniki.

W ostatnich latach coraz częściej lampy elektronowe są wypierane przez półprzewodniki. I tak np. duża lampa dwuelektrodowa — dioda, zostaje zastąpiona diodą półprzewodnikową (najczęściej germano-

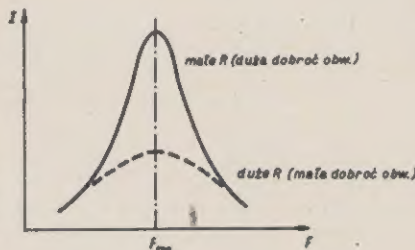
wą) a lampy wzmacniające — tranzystorami o niewielkich wymiarach. Półprzewodniki mają cały szereg zalet w porównaniu z lampami. Są przede wszystkim małe, lekkie, wytrzymałe na wstrząsy i długo żywotne. Wymagają dostarczenia do pracy znacznie mniejszych ilości energii elektrycznej (nie posiadają żarzenia).

Tranzystor posiada trzy elektrody: Baza, kolektor, emiter. Schemat zasilania tranzystora pokazany jest na rys. 21. Jest to tzw. tranzystor typu PNP. Znamy też są tranzystory typu NPN. Wymagają one jednak zamiany biegunów baterii. Tranzystory są czułe na niewłaściwe podłączenie biegunów baterii oraz na przeciążenia.

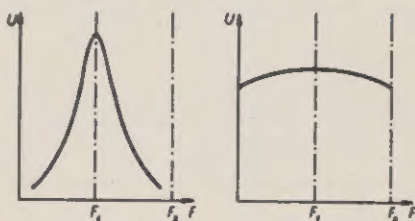
Dalszy ciąg nastąpi



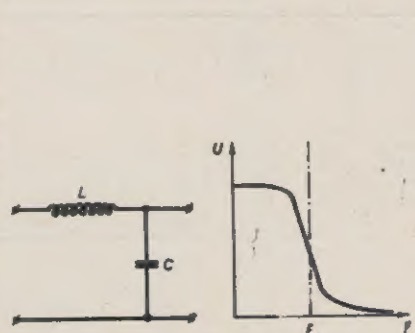
Rys. 12



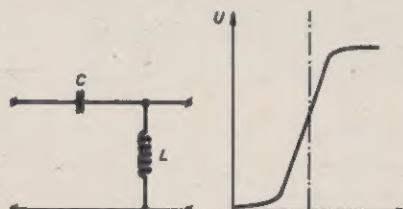
Rys. 13



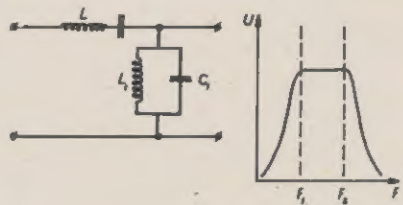
Rys. 14



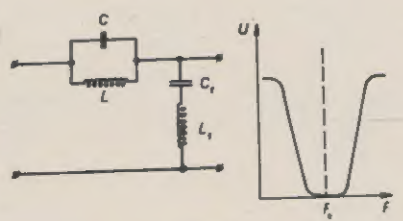
Rys. 15



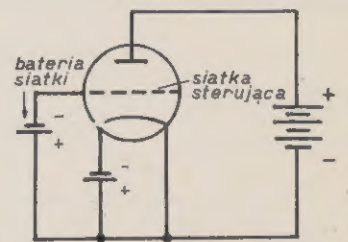
Rys. 16



Rys. 17



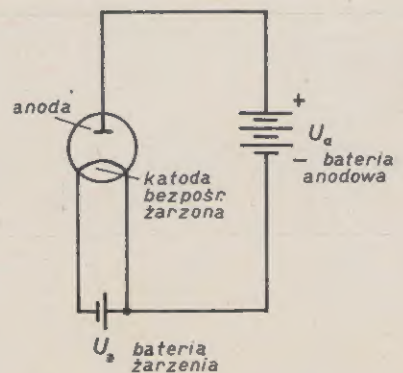
Rys. 18



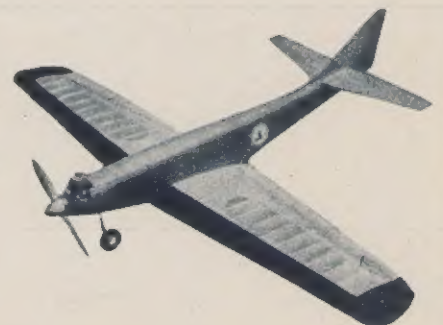
Rys. 20



Rys. 21



Rys. 19



I C O D A L E J ?



Celność w skokach grupowych to dziedzina, w której bardziej możemy liczyć na rekordy niż jakiegokolwiek innej. Foto: B. Koszewski

TRWAJĄCE przez szereg lat intensywne i skuteczne ataki skoczków na rekordy spadochronowe doprowadziły wreszcie do tego, że tempo bicia rekordów międzynarodowych w ostatnim roku wyraźnie osłabło.

Wyniki w poszczególnych pozycjach tabeli osiągnęły już nadzwyczaj wysoki poziom, zmniejszyła się również znacznie liczba pustych miejsc, które dawniej można było zapełniać bez większego wysiłku (pewne luki istnieją jedynie w kategorii skoków grupowych w nocy, zwłaszcza jeżeli chodzi o rekordy kobiece).

Spadek liczby nowych rekordów widoczny jest przy porównaniu lat 1962 i 1963: o ile np. w 1962 roku znalazło się w tabeli 105 nowych międzynarodowych rekordów spadochronowych (14 w kategorii skoków pojedynczych i 91 w skokach grupowych), to w roku ubiegłym padło za ledwie 51 rekordów (odpowiednio 11 pojedynczych i 40 grupowych). Główny ciężar tych wyczynów z nawiązką jednak wyrównał skrom-

niejszą ich liczbę. W kategorii skoków pojedynczych uzyskano dwa dalsze wyniki 0,00 m, w związku z czym obecnie już w trzech konkurencjach walka została definitywnie zakończona (skoki na celność lądowania z wysokości 1000, 1500 i 2000 metrów z opóźnionym otwarciem spadochronu), a nazwiska Rumuna Iancu, skoczka ZSRR Pawła Dmitrenko i Czechosłowaka Jehlicki pozostaną w tabeli do momentu, w którym prawdopodobnie konieczne okaże się wykreślenie tych konkurencji z tabeli, gdy wszystkie wyniki sprowadzone zostaną do zera.

Zachodzi pytanie, czy słuszne i celowe byłoby wprowadzanie na to miejsce rekordów celności skoków z coraz większych wysokości, np. 2500 m, 3000 m itd. Wydaje się, że chyba nie miałyby to sensu i że poszukiwania speców i teoretyków sportu spadochronowego pójdą w kierunku stworzenia konkurencji opartych na zupełnie nowych i odmiennych zasadach.

Przy obecnym poziomie rekordów

REKORDY SPADOCHRONOWE — SKOKI POJEDYNCZE (stan na dzień 15. III. 1964 r.)

KONKURENCJA		SKOKI DZIENNE				SKOKI NOCNE			
		krajowy	międzynarodowy	kobiety krajowy	kobiety międzynarodowy	krajowy	międzynarodowy	kobiety krajowy	kobiety międzynarodowy
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu		W. Tracz 8 270 m 13.6.58	ZSRR P. Dolgow 14 835 m 7.6.60	R. Skatulska 8 270 m 13.6.58	ZSRR A. Alimowa 9 035 m 10.9.57	S. Furmaniak 4 100 m 11.10.57	Bulgaria S. K. Kalapczijew 13 710 m 1.6.62	USA S. Pol 6 395 m 19.3.62	
Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu		T. Dulla 12 520 m 4.9.57	ZSRR Eugeniusz Andrejew 24 500 m 1.11.62	R. Skatulska 6 600 m 24.6.58	ZSRR W. Kulisz 10 600 m 19.9.57	R. Skatulska 7 050 m 30.10.58	ZSRR W. Zujew 13 650 m 20.9.57	R. Skatulska 7 050 m 30.10.58	ZSRR W. Rulewa 10 700 m 20.9.57
Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości	600 m	I. Zapaśnik 1,345 m 7.8.58	ZSRR Piotr Bitczenko 0,09 m 6.5.61	Romana Skatulska 9,30 m 5.9.61	ZSRR Irina Solowiewa 0,00 m 19.6.61	M. Domagała 6,41 m 2.10.58	ZSRR P. Ostrowski 0,09 m 26.7.61	M. Wojtkowska 21,34 m 21.9.56	ZSRR W. Zubowa 2,22 m 9.9.59
	1 000 m	Marek Szugzda 1,235 m 1.10.62	ZSRR E. Drozdow 0,365 m 10.07.63	Maria Wojtkowska 9,82 m 12.8.61	ZSRR L. Michalewicz 1,18 m 22.09.63	J. Sobczyk 11,32 m 2.6.60	Rumunia G. Iancu 1,45 m 2.11.60	Czechosłowacja Maria Fatrova 5,03 m 23.9.61	
	1 500 m	Hipolit Gołabek 3,62 m 20.7.62	Czechosłowacja Jozef Havranek 0,25 m 23.07.63		Jugosławia Erika Fras 2,34 m 21.6.61	I. Zapaśnik 8,94 m 3.6.60	ZSRR G. Pichow 2,94 m 21.09.63		ZSRR G. Muchina 5,36 m 21.7.62
	2 000 m		ZSRR Mikołaj Usow 0,22 m 11.07.63		Czechosłowacja Aneska Zuberska 0,96 m 20.3.61		ZSRR P. Ostrowski 13,18 m 17.10.61		ZSRR Swietlana Własowa 17,91 m 16.10.61
Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości	600 m	K. Pela 5,575 m 17.10.59	NRD Heinz Schaal 0,13 m 16.09.63	M. Wojtkowska 15,90 m 7.9.55	Czechosłowacja R. Rybova 1,87 m 24.3.60	Władysław Ryś 11,3 m 10.10.61	ZSRR W. Kungurczew 2,74 m 8.9.59	NRD Anita Storc 2,79 m 20.8.62	
	1 000 m	S. Czerwinka 0,215 m 18.06.63	Rumunia Gheorge Iancu 0,00 m 31.5.61	Anna Franke-Hamoń 3,283 m 2.7.62	Rumunia E. Minculescu 1,25 m 2.7.62	A. Kolatorski 17,87 m 3.6.60	Czechosłowacja A. Nagy 1,85 m 26.9.59	Czechosłowacja Maria Stancikova 4,11 m 23.9.61	
	1 500 m	A. Franke 2,70 m 10.7.58	ZSRR P. Dmitrenko 0,00 m 20.07.63	A. Franke 2,70 m 10.7.58	NRD Barbara Knorr 0,65 m 11.09.63	P. Lipowczan 31,30 m 21.9.56	ZSRR W. Sawinow 1,56 m 4.09.63	Czechosłowacja Ruzena Rybova 4,09 m 3.10.62	
	2 000 m	Hipolit Gołabek 6,50 m 26.06.62	Czechosłowacja J. Jehlicki 0,00 m 22.06.63		NRD Anita Storc 1,12 m 13.6.62		ZSRR B. Artiomow 3,75 m 3.09.63		

tocząca się już nie o centymetry, a dosłownie o milimetry walka zawiera coraz więcej elementów przypadku; trudno inaczej ocenić sport, w którym większy rozmiar buta może mieć wpływ na zdobycie rekordu.

O tym że sport spadochronowy znalazł się w pewnym stopniu w impasie (przynajmniej jeżeli chodzi o rekordy), świadczy również i to, że w 1963 r. nie padł ani jeden rekord w konkurencjach skoków wysokościowych, gdzie — obok niewątpliwie dużych wymagań stawianych samym skoczkom — decydującą rolę odgrywa jednak technika, nie mająca ze sportem nic wspólnego.

Sytuacja w zakresie podziału rekordów między poszczególne kraje przedstawia się następująco: z 320 pozycji rekordowych (40 w skokach pojedynczych i 280 w skokach grupowych) zapełnionych jest obecnie 228 pozycji: 39 w skokach pojedynczych i 189 w skokach grupowych. Do skoczków Związku Radzieckiego należy 148 rekordów (21 w skokach pojedynczych i 127 w grupowych). Na drugie miejsce wysunęła się Niemiecka Republika Demokratyczna, której skoczkowie są w posiadaniu aż 38 rekordów (odpowiednio: 4 i 34). Do takiego sukcesu młodego sportu spadochronowego NRD przyczyniły się w ubiegłym roku kobiety, które obsadziły większość pozycji w kategorii skoków grupowych na celność z opóźnieniem. Czechosłowacja ma 28 rekordów (8 i 20), Jugosławia 5 (1 i 4), zaś Rumunia, Bułgaria i Stany Zjednoczone A.P. — po 3 rekordy. Z powyższego zestawienia wynika, że zapowiedziany przed dwoma laty atak skoczków amerykańskich na tabelę rekordów nie powiódł się i nawet utracili oni czwartą pozycję jaką zajmowali przed rokiem.

Polscy skoczkowie uzyskali w 1963 roku dwa wartościowe wyniki w skali krajowej, obydwie w skoku na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1000 m (Stefan Czerwotka w kategorii skoków pojedynczych oraz Stefan Czerwotka, Ryszard Kuś i Jerzy Sobczyk w kategorii skoków grupowych). Rezultat Czerwotki — 0,215 m — jest pierwszym w tabeli rekordów krajowych wynikiem poniżej 1 metra.

Wymienione dwa rekordy nie zmieniają faktu, że brak u nas atmosfery sprzyjającej podejmowaniu prób rekordów. Od szeregu lat nie mamy już nic do powie-

dzenia w dziedzinie rekordów międzynarodowych; o ile dawniej na ten stan rzeczy miało wpływ po prostu zbyt małe zainteresowanie rekordami ze strony skoczków i bezpośrednich przywódców sportu spadochronowego, o tyle obecnie zgoła inne czynniki w poważnym stopniu ograniczają możliwości zająć się tą zaniedbaną dyscypliną sportu.

Na zakończenie powyższego krótkiego przeglądu należy zwrócić uwagę wszystkich potencjalnych rekordzistów na dość istotne uzupełnienie w zakresie przepisów ustanawiania rekordów. Dotychczas nadwyżka wysokości skoku ponad nominalną wysokość przewidzianą dla danej konkurencji nie była ograniczona, a wobec niedokładności barografów — które częstokroć obcinały wysokość — zalecone nawet było wykonywanie skoku z wysokości o 150 czy nawet 200 metrów większej od wysokości nominalnej (wg wskazań wysokościomierza). Międzynarodowa Komisja Spadochronowa FAI na posiedzeniu w dniach 26—28 listopada 1962 r. wprowadziła do Kodeksu Sportowego, Dział 5, ograniczenie, mówiące iż: „W skokach rekordowych na celność lądowania rzeczywista wysokość skoku może przekraczać wysokość przewidzianą dla danej konkurencji nie więcej niż o 100 m.”

Przepis ten nakłada na pilotów wywołujących obowiązek bardzo dokładnego nastawiania wysokościomierza przed startem i ścisłej współpracy ze skoczkiem przed momentem skoku, a na komisarzy sportowych kontrolujących wyczyn — obowiązek szczególnie starannego odczytywania barogramów. Jednakże — znając niedoskonałość naszych przyrządów pokładowych i barografów — można mieć obawę czy nawet takie środki ostrożności okazały się wystarczające. Jeżeli mamy uniknąć powiększenia liczby rekordów niezatwierdzonych z przyczyn technicznych — konieczna byłaby specjalna kontrola i zgrywanie wysokościomierzy z barografami. Ponieważ w naszych warunkach jest to raczej rzecz nieosiągalna (wobec niemożności wydzielenia tych przyrządów wyłącznie dla potrzeb skoczków) — należy liczyć się z tym, że sytuacja w sporcie spadochronowym ulegnie dalszemu pogorszeniu.

(ark.)

REKORDY SPADOCHRONOWE — SKOKI GRUPOWE

(stan na dzień 15. III. 1964)

Grupa osób	SKOKI DZIENNE		SKOKI NOCNE	
	Krajowy	Międzynarodowy	Kraj.	Międzynarodowy
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów				
3	8 010 m 24.06.58			
4	5 350 m 8.10.59			
9		ZSRR 12 245 m 27.10.61		ZSRR 12 301 m 28.10.63
Wysokość opóźnienia otwarcia spadochronów				
3	4 080 m 9.11.56			
6		ZSRR 14 045 m 21.08.57		ZSRR 13 543 m 27.08.57
9		ZSRR 11 187 m 27.10.61		ZSRR 11 098 m 28.10.61
Celność skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów				
z wysokości 600 m				
3				CSRS 1,27 m 16.09.63
4				ZSRR 1,98 m 6.09.59
5	11,79 m 21.07.58	ZSRR 1,14 m 22.01.60		
6				Jugosł. 6,57 m 28.05.63
8		ZSRR 1,51 m 7.08.62		
9		ZSRR 3,09 m 17.07.62		ZSRR 6,76 m 22.07.63
z wysokości 1000 m				
3				ZSRR 1,94 m 15.05.61
4	7,63 m 21.07.58			Jugosł. 2,03 m 18.06.63
5		ZSRR 0,17 m 9.05.62		ZSRR 2,46 m 13.09.60
6		ZSRR 2,51 m 23.04.63		
9		ZSRR 5,00 m 9.05.62		ZSRR 4,68 m 10.08.62
z wysokości 1500 m				
3				CSRS 3,11 m 23.09.61
4	14,40 m 12.09.60			
5		ZSRR 1,48 m 11.05.62		
7		ZSRR 1,69 m 12.07.62		
8		ZSRR 1,94 m 7.08.62		
9		ZSRR 2,07 m 22.09.63		ZSRR 7,12 m 18.07.62
z wysokości 2000 m				
3		NRD 1,18 m 20.09.62		CSRS 3,96 m 23.10.62
5				ZSRR 7,45 m 16.10.61
7		ZSRR 1,33 m 28.07.62		
8		USA 3,45 m 3.02.62		
9		ZSRR 4,27 m 25.05.62		ZSRR 10,54 m 19.07.62
Celność skoku z opóźnionym otwarciem spadochronów				
z wysokości 600 m				
3		Bułgaria 1,32 m 25.07.62		NRD 1,94 m 15.06.62
4		NRD 1,45 m 16.07.62		NRD 2,77 m 25.10.63
6	13,20 m 21.07.58			
7				NRD 5,07 m 20.08.62
8		CSRS 4,29 m 4.09.63		NRD 8,39 m 20.08.62
9		ZSRR 5,27 m 24.05.63		
z wysokości 1000 m				
3	2,06 m 18.06.63			
5		ZSRR 1,43 m 6.05.61		ZSRR 3,61 m 10.08.59
7				
8		CSRS 3,72 m 13.05.62		
9		ZSRR 5,90 m 9.03.62		NRD 4,36 m 18.10.63
z wysokości 1500 m				
3				
4	4,84 m 19.07.58	CSRS 0,73 m 29.07.62		Bułgaria 1,78 m 30.09.60
5		USA 1,76 m 26.08.62		ZSRR 2,01 m 11.08.62
6		NRD 1,88 m 5.09.63		ZSRR 5,04 m 15.07.62
8		NRD 2,6 m 16.07.62		
9		NRD 4,06 m 29.10.63		
z wysokości 2000 m				
3		NRD 1,52 m 3.08.62		CSRS 3,34 m 10.10.62
4		Jugosł. 2,36 m 23.06.62		ZSRR 7,85 m 2.10.62
5		CSRS 3,32 m 24.10.61		
8		NRD 5,78 m 27.07.62		
9		ZSRR 6,86 m 11.05.62		

KOBIECE REKORDY SPADOCHRONOWE — SKOKI GRUPOWE

(stan na dzień 15. III. 1964)

Grupa osób	SKOKI DZIENNE		SKOKI NOCNE	
	Krajowy	Międzynarodowy	Kraj.	Międzynarodowy
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów				
3	4 710 m 13.06.55	ZSRR 8 010 m 10.09.57		ZSRR 9 404 m 11.09.57
6		CSRS 6 320 m 20.11.55		
Wysokość opóźnienia otwarcia spadochronów				
3		ZSRR 9 725 m 19.09.57		ZSRR 9 691 m 20.09.57
4				ZSRR 7 051 m 11.09.53
9		ZSRR 6 500 m 10.09.52		
Celność skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów				
z wysokości 600 m				
3	15,63 m 21.07.58	ZSRR 2 05 m 23.05.62		
4				ZSRR 1,90 m 6.09.59
5				ZSRR 5,85 m 11.08.62
6		ZSRR 4,69 m 9.05.62		
7		ZSRR 12,97 m 2.07.63		ZSRR 8,50 m 10.08.62
z wysokości 1000 m				
3				ZSRR 5,88 m 14.09.60
4		ZSRR 1,92 m 10.6.63		
5				ZSRR 6,32 m 22.07.63
6		ZSRR 5,33 m 6.0.62		ZSRR 6,82 m 11.05.62
7		ZSRR 10,64 m 2.07.63		
z wysokości 1500 m				
3		ZSRR 2,75 m 20.06.61		
4		ZSRR 3,60 m 22.08.63		ZSRR 12,29 m 10.08.59
6		ZSRR 5,85 m 7.05.62		
7		ZSRR 11,00 m 3.07.63		
z wysokości 2000 m				
3		CSRS 4,32 m 20.03.61		
5		ZSRR 4,62 m 10.05.62		
6		ZSRR 11,58 m 7.05.62		
Celność skoku z opóźnionym otwarciem spadochronów				
z wysokości 600 m				
3		NRD 2,41 m 5.11.63		
7		NRD 3,83 m 3.08.63		
z wysokości 1000 m				
3	5,073 m 5.07.62	CSRS 1,42 m 13.05.62		CSRS 4,12 m 16.09.59
5		CSRS 3,16 m 13.05.62		
6		NRD 5,69 m 9.11.63		
z wysokości 1500 m				
3	14,04 m 9.05.58	ZSRR 1,81 m 28.07.63		
5		NRD 3,47 m 16.07.62		
8		NRD 5,71 m 24.07.63		
z wysokości 2000 m				
5		NRD 3,44 m 22.07.62		
6		NRD 5,46 m 25.07.63		



Lądowanie było nieco twarde, ale w skokach rekordowych najważniejszy jest wynik.
Foto: T. Malinowski

POLSKI ŚMIGŁOWIEC UNIWERSALNY SM-2

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

W 1956 r. z lotniska PZL wystartowały pierwsze trzymiejscowe śmigłowce wielozadaniowe SM-1, będące wersją licencyjną radzieckiego Mił Mi-1T i produkowane później przez szereg lat. Następnie zakłady PZL wprowadziły do produkcji ulepszoną wersję SM-1W. Aby zwiększyć możliwości stosowania śmigłowca SM-1 do różnych celów, biuro konstrukcyjne opracowało pod kierunkiem mgr. inż. Jerzego Olejnika — wersję dźwigową SM-1D, a wytwórnia wprowadziła do produkcji wersję sanitarną SM-1S, wersję rolniczą SM-1Z i wersję szkolną o podwójnym sterowaniu SM-1Sz. Śmigłowiec ten z powodzeniem spełnia zadania maszyny szkolnej, łącznikowej i rolniczej. W wersji sanitarnej i pasażersko-łącznikowej mała objętość kabiny nie pozwala na wykorzystanie możliwości śmigłowca, tzn. wykorzystanie dużego nadmiaru mocy silnika do wzięcia większej liczby osób. Umieszczenie chorego w laminatowej gondoli na zewnątrz kadłuba nie zawsze jest korzystne.

Śmigłowiec SM-2 w służbie polskiego ratownictwa morskiego.
Foto: Z. Chmurzyński — WAF



W roku 1957 zrodziła się myśl przekonstruowania śmigłowca SM-1 przez danie mu nowego kadłuba z obszerniejszą kabiną. Pracami projektowymi nad nowym śmigłowcem oznaczonym początkowo S-2, a później SM-2, kierował mgr inż. Jerzy Tyrcha. W latach 1957—59 opracowano konstrukcję śmigłowca. Z SM-1 wykorzystano silnik, przekładnię, wirnik i śmigło ogonowe oraz częściowo belkę ogonową i podwozie główne. Kabina SM-2 mieści 5 osób: pilota i 4 pasażerów. W wersji sanitarnej śmigłowiec mieści w kabine nosze z chorym, lekarza i pilo-

ta oraz ewentualnie w gondolach 1—2 chorych. Pierwszy prototyp śmigłowca został oblatany w 1959 r. W latach 1960—61 śmigłowiec przeszedł próby fabryczne. W wyniku długotrwałych prób zmniejszono hałas z rur wydechowych silnika. W 1961 r. rozpoczęto produkcję seryjną SM-2. Prototyp śmigłowca oznaczony numerem 002 użytkowany jest przez Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie. SM-2 po raz pierwszy został publicznie pokazany na wystawie lotniczej i pokazach lotniczych 11 września 1960 roku w Łodzi, a następnie na Wystawie XV-lecia Przemysłu Lotniczego we wrześniu 1961 r. w War-

szawie i na wystawie śmigłowców zorganizowanej w 1962 r. przez Muzeum Techniki w Warszawie oraz w 1963 r. na Międzynarodowych Targach Poznańskich.

Śmigłowiec SM-2 używany jest przede wszystkim w wersji łącznikowej i sanitarnej. W wersji sanitarnej nosze wsuwane są do kabiny przez specjalne drzwi w przodzie kadłuba. Wyposażenie sanitarne o ciężarze 50 kg obejmuje aparat tlenowy, apteczkę i sprzęt medyczny. Możliwe jest przewożenie śmigłowcem trzech chorych, po założeniu dwóch gondol na nosze, z boków kadłuba. Czas przystosowania śmigłowca w wersji łącznikowej do zadań sanitarnych, potrzebny na wymontowanie trzech foteli i założenie szyn na nosze — wynosi 20 min.

Wersja dźwigowa śmigłowca wyposażona jest w hydrauliczny dźwig unoszący ładunki do 120 kg. Może być ona wykorzystywana do celów transportowych oraz do ratownictwa morskiego. Do morskich akcji ratowniczych zawieszają się na linie dźwigu siatki, którą można wciągać do kabiny. Zastosowanie na śmigłowcu szerokich odsuwanych drzwi znacznie ułatwia posługiwanie się dźwigarem oraz akcją ratowniczą.

Przewidywane jest wyposażenie śmigłowca SM-2 w pływaki, umożliwiające wodowanie, co ma znaczenie przy morskich akcjach ratowniczych. Pływaki do śmigłowca są w opracowaniu.

Śmigłowiec po podwieszeniu zbior-

nika dodatkowego o pojemności 140 l może mieć zwiększony zasięg do 500 km. Duży zakres chłodzenia silnika i oleju, dzięki dwu chłodnicom, z których jedna ma regulację chłodzenia — pozwala na używanie śmigłowca w różnych warunkach klimatycznych.

KONSTRUKCJA

SM-2 jest to 5-miejscowy śmigłowiec wielozadaniowy (pasażerski, łącznikowy, sanitarny oraz ratowniczy i dźwigowy), jednowirnikowy ze śmigłem ogonowym. Konstrukcja metalowa.

Wirnik nośny: trójlopatowy. Łopaty o obrysie prostokątno-trapezowym, zwichrzone geometrycznie. Konstrukcja łopat mieszana. Dźwigar z rury stalowej o zmiennym przekroju wzdłuż rozpiętości. Żebra drewniane. Pokrycie częściowo ze sklejki, częściowo z płótna. Na krawędzi natarcia łopaty — cieczowa instalacja przeciwblokdzeniowa. Łopaty zawieszone na przegubach pionowych, zaopatrzonych w tłumiki cierne oraz na przegubach poziomych umożliwiających przekręcanie łopaty wzdłuż swej osi w celu okresowego sterowania. Sterowanie wirnikiem odbywa się przy pomocy tarczy sterującej; przeniesienie napędu od drążka sterowego — popychaczami. Maksymalne obroty wirnika — 226 obr./min.

Kadłub: konstrukcji metalowej. Przednią część kadłuba stano-

Członek Biura Politycznego i Sekretarz KC PZPR — Edward Ochab — zapoznaje się z prototypem śmigłowca SM-2.
Foto: T. Pzenicki



wi kabina półskorupowej konstrukcji, mocowana na kratownicy dołu kadłuba. Kabina oszklona z przodu, boków, z góry i od dołu. Prawa część przedniej ściany kabiny otwierana w celu wkładania noszy. Po obu stronach kadłuba drzwi odsuwane do tyłu; poniżej drzwi — stopień. Z przodu dwa fotele: z lewej miejsce pilota, z prawej — pasażera. W tylnej części kabiny trzy fotele dla pasażerów. W celu umieszczenia w śmigłowcu noszy należy wymontować jeden fotel przedni i dwa tylne. Fotele tylne składane przez podniesienie do góry. Tablica przyrządów wyposażona w: prędkościomierz, wysokościomierz, radiokompas, sztuczny horyzont z wariometrem, busolę, zegar czasowy, obrotomierz silnika i wirnika, trójwskazówkowe wskaźniki temperatury i ciśnienia oleju w silniku i przekładniach, manometr ciśnienia ładowania, termometr głowic, paliwomierz, wskaźnik skoku, wskaźniki wyważenia i woltoamperomierz.

W kabinie znajduje się sygnalizator pożarowy i sygnalizator oblodzenia. Na lewej burcie kabiny znajduje się wyłącznik iskrowników oraz wyłączniki elektryczne. Przed drążkiem sterowym umieszczony jest pulpit sterowania radiostacją UKF. Sterownica składa się z drążka sterowego i pedałów oraz dźwigni skoku i mocy. Z prawej strony pilota znajdują się dźwignie sprzęgła i hamulca wirnika oraz sterowania żaluzjami chłodzenia oleju i silnika. Przednia szyba ogrzewana nadmuchem ciepłego powietrza i wyposażona w instalację odlodzeniową. Na szybie przed pilotem wycieraczka przeciwdeszczowa, z boku — wietrznik. Z przodu kadłuba ruchomy reflektor sterowany przyciskami na drążku sterowym. Z prawej strony kadłuba i belki ogonowej — antena radiokompasu na dwóch słupkach, pod belką kadłuba miecz antenowy radiostacji UKF.

Środkowa część kadłuba — kratownicowa, spawana z rur stalowych, kryta blachą duralową — mieści silnik w poziomej pozycji osi wału. Nad silnikiem przekładnia główna i wyprowadzenie napędu wirnika ogonowego oraz sprzęgło tarczowo-klowe. Przełożenie między silnikiem, a wirnikiem wynosi 1:8,85. Chwyty powietrza chłodzącego silnik nad kabiną; chwyty powietrza do chłodnicy oleju z dwóch stron kadłuba. Wyloty rur wydechowych, zaopatrzone w tłumiki po



Z lewej: Śmigłowiec SM-2 w akcji sanitarnej. Z prawej: Przednie drzwi, przez które wkłada się nosze. Foto: PZL



Urządzenie dźwigowe śmigłowca SM-2. Foto: PZL

obu stronach dołu kadłuba. Przód silnika jest obejmowany przez dwuczęściowy zbiornik paliwa. W przestrzeni silnikowej automatycznie działająca instalacja przeciwpożarowa, uruchamiana również z kabiny. Belka ogonowa półskorupowa z blachy duralowej usztywnionej wręgami i podłużnicami. Wewnątrz belki poprowadzony jest wał napędowy śmigła ogonowego oraz linki ste-

rowania skokiem śmigła ogonowego. Na belce zamocowany jest dwuczęściowy, statecznik oraz płoza ogonowa. Koniec belki załamany jest ku górze. Śmigło ogonowe trójłopatowe o średnicy 2,5 m; łopaty zamocowane w głowicy przegubowo. Łopaty śmigła drewniane. Śmigło wyposażone w instalację odlodzeniową.

Podwozie: stałe, trójkołowe, z kołem przednim. Podwozie główne trójgoleniowe, z amortyzacją olejowo - powietrzną, mocowane do kratownicy kadłuba. Koła główne o wymiarach 500x150. Podwozie przednie samonastawne, jednogoleniowe z wahaczem. Amortyzator olejowo - powietrzny. Koło przednie o wymiarach 310x135. Rozstaw kół głównych 3,29 m; odstęp między kołem przednim, a osią kół głównych — 3,10 m. Na końcu belki ogonowej — metalowa płoza ogonowa.

Zespół napędowy: 7-cylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem silnik LIT-3 (licencyjna wersja AI-26W) o mocy startowej 575 KM, mocy trwałej 420 KM, mocy przelotowej 325 KM. Rozruch sprężonym powietrzem. Łoże silnika spawane z rur stalowych. Silnik chłodzony obiegiem wymuszonym powietrza za pomocą dmuchawy. Zbiornik paliwa o pojemności 240 l. Zużycie paliwa na przelocie 90 l/h. Zbiornik oleju o pojemności 28 l. Z lewej strony kadłuba można pod-

wieszać dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności 140 l.

Malowanie. Prototyp oznaczony numerem S2-002 malowany był początkowo od góry na zielono-oliwkowo, od dołu na jasnoniebiesko. Później został przemalowany na kolor popielatoniebieski z granatową kabiną. Na przodzie kadłuba i na belce ogonowej — znaki Czerwonego Krzyża, z boków kadłuba szachownice. Śmigłowce seryjne malowane są od góry na oliwkowo, od spodu na jasnoniebiesko.

Dane techniczne

Średnica wirnika — 14,33 m.
Długość kadłuba 12,08 m.
Wysokość — 3,30 m.
Ciężar własny — 1925 kg.
Ciężar użytkowy — 825 kg.
Ciężar całkowity — 2550 kg.
Obciążenie mocy — 4,4 kg/KM.
Obciążenie powier. — 16,0 kg/m²
Prędkość maksymalna — 170 km/h.
Prędkość przelotowa — 130 km/h.
Prędkość wznoszenia — 4,5 m/sek.
Pułap — 3500 m.
Zasięg — 300 (max. - 500) km
Czas lotu — 3,2 h.

RYSUNEK ŚMIGŁOWCA
SM-2 NA STRONIE 14

Śmigłowiec SM-2 w całej okazałości.

Foto: PZL

Kabina SM-2. Foto: A. Mroczek



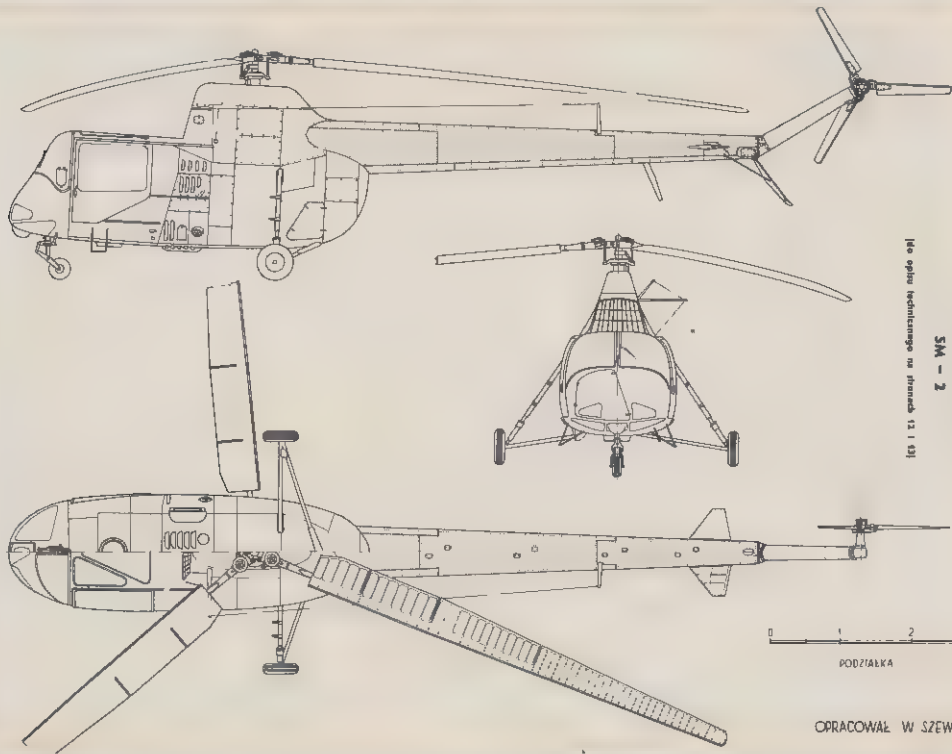
**POLSKI ŚMIGŁOWIEC
UNIWERSALNY
SM - 2**

[do opisu technicznego na stronach 12 i 13]

0 1 2 3 m

PODZIAŁKA

OPRACOWAŁ W. SZEWCIK





Drogi Kolego!

Sporo czasu minęło od ostatniego listu, który pisałem do Ciebie. Przyszanuj się, że trochę celowo to uczyniłem. Nie chciałem Cię obciążać przez pewien czas nowymi obowiązkami z zakresu przygotowań kondycyjnych, żebyś mógł spokojnie odpocząć przed badaniami lotniczo-lekarskimi. Bardzo się cieszę, że jesteś już po kłopotach. Gratuluje Ci z całego serca. Twój sukces jest również w pewnym stopniu moim sukcesem. Teraz czeka Cię sporo trudu, ale jakże przyjemnego w zdobywaniu sztuki latania. Już zaled-



Cw. 1

wie tygodnie dzielą nas od bezpośredniego spotkania na lotnisku, a kto wie czy nie w jednej kabinie „Bociana”, żeby polecieć na naukę pilotażu.

Mam do Ciebie jednak wielką prośbę. Nie przerywaj przygotowań tak specjalistycznych jak i kondycyjnych. Oto badania na najbliższe 2 tygodnie:



Cw. 2 i 4

1. Sprawdzian optyczny równowagi kierunku

Stać 10 m przed przedmiotem o szerokości nie przekraczającej 0,5 m, wysokość minimum 1,5 m. Zamknij oczy i staraj się wolnym krokiem osiągnąć wspomniany przedmiot.

2. Sprawdzian słuchowy równowagi kierunku

Do tego potrzebny Ci kolega. Zamykasz oczy, kolega ustawia się 10 m od Ciebie i sygnalizuje dowolnie przez siebie wybranym oznajmianiem swoją pozycję. Twoim zadaniem



Cw. 3

jest wolnym krokiem osiągnąć cel.

Ocena. Bezpośrednie trafienie — bardzo dobrze. Odchylenie 0,5 m w prawo lub w lewo — dobrze.

Jeżeli zadania wyżej wymienio- nione nie sprawiły Ci trudności możesz je utrudnić w następujący sposób. W poło- wie odcinka drogi, tj. około 5 m, wykonaj obrót o 360 st., a następnie staraj się osiągnąć cel.

3. Sprawdzian szybkości reakcji dynamicznej

Narysuj 3 równoległe linie. Odległość od pierwszej do drugiej — 3 m, od drugiej do trzeciej — 5 m. Stań w roz- kroku na pierwszej linii, tak abyś widział dwie następne. Ramiona opuszczone w dół, wzrok skierowany między sto- py. Stojący kolega za Tobą w odległości 1 m posiada piłkę np. do kosza lub inną. W niespodziewanym momencie puszczą ją po ziemi (toczy), tak żeby potoczyła się między Twoimi nogami. Z chwilą gdy ją ujrzyś, staraj się złapać jak najszybciej. Ćwiczenie po- wtórz kilka razy.

Ocena. Złapanie piłki na od- cinku od pierwszej do drugiej linii — bardzo dobrze; od drugiej do trzeciej — dobrze.

4. Zadanie terenowe — kon- dycyjne o charakterze wytrzy- małościowym.

Dwa razy w tygodniu wy- konaj marszobieg na dystan- sie 5 km.: 3 min. szybki marsz + 4 min. lekki bieg + 5 min. przerwy, w której wy- konaj lewą i prawą ręką po 15 rzutów do celu oddalonego o 20 kroków; 4 min. bieg w średnim tempie + 3 min. marsz + 4 min. lekki bieg + 3 min. marsz + 3 min. bieg w średnim tempie. Marsz 5 min., w czasie którego wy- konaj kilka ćwiczeń oddech- wych, wymachowych kończy- nami i rozluźniających.

Na zakończenie nowa por- cja ćwiczeń na gimnastykę poranną pilota. Licząc się z tym, że ćwiczyłeś systema- tycznie poprzednie miesiące, wprowadzam nową formę ćwi- czeń. Wszystkich ćwiczeń jest 28 po 7 serii. Zmiana ćwiczeń następuje co 3-5 tygodnie, o czym każdorazowo zawiadamie Cię poprzez kryptonim „Ikar”.

Każde ćwiczenia wykonuje się maksymalną ilość razy w ciągu 30 sekund. Żebyś mógł kontrolować postęp, musisz prowadzić tabelkę, w której notujesz datę ćwiczeń, numer ćwiczenia, ile razy wykona- łeś ćwiczenia. Po 10-12 tygod- niach sprawność Twoich mięs- ni winna poprawić się o 20-30 proc. Wzrośnie wówczas zna- czenie Twoja wytrzymałość o- gólna.

Czas ćwiczeń kontroluj przy pomocy stopera lub sekun- dnika zegarka. Najlepiej, je- żeli pomoże Ci w tym ktoś drugi, będzie większa dokład- ność wykonania.

1 seria ćwiczeń

2 min. lekki bieg jako roz- grzewka wstępna.

Cw. 1. Stań w małym roz- kroku jak na rysunku 1, ra- miona złączone przed sobą. W ciągu 30 sek. staraj się wy- konać maksymalną ilość razy odrzut w tył i powrót do klas- nej pozycji przed sobą. Oblicz tylko odrzuty.

Cw. 2. Stań w małym roz- kroku tyłem do ściany w od- ległości 30 cm, ramiona w górze dotykają ściany. Z tej pozycji wykonaj skłon w przód, dotknij podłoża i wróć do pozycji wyjściowej. W ciągu 30 sek. staraj się zro- bić jak najwięcej skłonów i wy- prostów, licząc tylko skłon. Pamiętaj, że przy każdym wy- proście musisz dotknąć ścia- ny.

Cw. 3. Leżenie tyłem (na ple- cach), nogi zacięte stopa-



Cw. 5



Cw. 6



Cw. 7

mi o coś stałego. Z tej pozycji wykonaj siad z jedno- czesnym dotknięciem dłońmi do stóp i powrót do leżenia. Licz tylko ilość wykonanych siadów.

Cw. 4. Z podstawy wypro- stowanej wykonaj przysiad podparty i znowu wróć do postawy, itd. Licz tylko ile zrobisz przysiadów.

Cw. 5. Stań w rozkroku, ra- miona spleć nad głową. Ru- chem wachadła wykonaj mak- symalną ilość głębokich skło- nów w lewo i w prawo, li- cząc każdy skłon. Nie wolno przy tym ćwiczeniu pochylać tułowia w przód!

Cw. 6. Stań w rozkroku, ra- miona w bok. Wykonaj ob- szerne krążenia ramion w kie- runku w tył (w dół, w przód, w górę, w tył itd.); oblicz ile „krążeń” wykonasz ramiona- mi. W następnym dniu ćwicz w kierunku odwrotnym.

Cw. 7. Pozycja leżąca prze- dem o nogach ugiętych. Ra- miona tuż przy barkach opar- te na dłońach, palce sklero- wane ku przodowi. Z tej po- zycji wykonaj wyprost ra- mion i powrót, tzw. „pompki”, trzymając cały czas nogi u- gięte, tzn. opierając się na kolanach. Licz tylko same wy- prosty ramion. Na zakończenie wykonaj lekki i luźny trucht 2-3 min.

Nie zrażaj się w pierwszych dniach bólem niektórych grup mięśni, to szybko minie.

Z lotniczym pozdrowieniem mgr Zb. OSIŃSKI

KSIĄŻKI

Jerzy J. Wiatr — **SOCJOLOGIA WOJSKA**. Wy- dawnictwo MON — Warszawa 1964. Biblioteka Wie- dzy Wojskowej, seria VII. Wydanie I, str. 344, cena 42 zł, nakład 2 500 egz.

Ludwik Głowacki — **OBRONA WARSZAWY I MODLINA NA TLE KAMPANII WRZEŚNIOWEJ**. Wydawnictwo MON — Warszawa 1963. Wydanie II, str. 354, cena 25 zł, nakład 10 250 egz.

Zenon Mendiagra — **RADAR DZIŚ I JUTRO**. Wy- dawnictwo MON — Warszawa 1964, Seria „Sowy”. Wydanie II, str. 212, cena 12 zł, nakład 5 000 egz.

Ryszard Bochenek — **OD MURU CHIŃSKIEGO DO LINII MAGINOTA**. Wydawnictwo MON — War- szawa 1964. Seria „Sowy”. Wydanie I, ser. 196, cena 10 zł, nakład 5 250 egz.

J. Grzegorzewski i Z. Skierski — **PRZYSPIESZE- NIA — PRZECIĄŻENIA — NIEWAŻKOŚĆ**. Wydaw- nictwo MON — Warszawa 1964, Seria „Sowy”. Wy- danie I, str. 152, cena 8 zł, nakład 3 250 egz.

LOGOGRYF

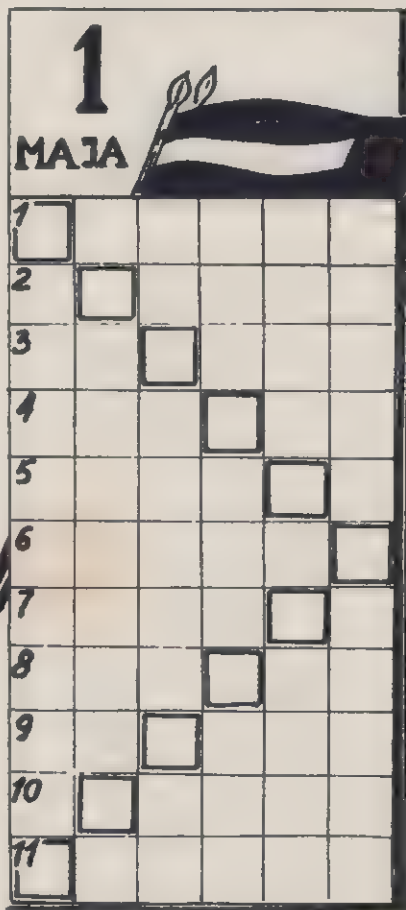
Do poziomych rzędów danej figury wpi- sać 11 wyrazów sześcioliterowych o po- niższych znaczeniach. Oznaczony rząd li- ter, czytany ukośnie w dół, da rozwiąza- nie.

Znaczenie wyrazów: 1 — część samo- lotu łokowego wytwarzająca siłę ciągu, 2 — pionowe wznoszenie lub część silni- ka wytwarzająca iskry w cylindrze w ce- lu zapłonu, 3 — kapitan, pilot polski, nie- rozłączny przyjaciel Wigury, 4 — barier- ka przy schodach, 5 — krąży po niej sput- nik, 6 — centrum szybowcowe w Polsce, 7 — mebel domowy, 8 — uszkodzenie ma- szyny powodujące przestój, 9 — część spadochronu, wykonana z perkalu, jedwa- biu, lub tworzyw sztucznych, 10 — szyk samolotów rozmieszczonych na różnych poziomach przy jednakowej odległości od siebie, 11 — polska pilotka szybowcowa, mieszka obecnie za granicą.

Opracował: E. Zytka

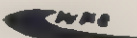
Wśród Czytelników, którzy nadesłali pra- widłowe rozwiązania do dnia 10 maja 1964 r., rozlosowane zostaną nagrody w posta- ci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adre- sem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Logogryf lot- niczy”



Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redak- cji — JERZY ZAREBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Redaktor techniczny: IRENA BAKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 28 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenu- meratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-4-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch” Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droż- sza — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 28-45-88 konto PKO Nr 1-4-100021. Egzemplarze numerów sdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch”, Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa, PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODA- NIEM ŹRÓDŁA. Rękopisy i ilustracje nie zamówionych redakcją nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Han- dlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kasimierzowska 52, Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana, Zam. 2803 Z-10



WYDAWCA:
Wydawnictwa
Komunikacji
i Łączności

Warszawa,
ul. Kasimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA”

Tygodnik lotniczy
i astronautyczny

Adres redakcji:

Warszawa 10,

ul. Widok 8.

Telefon: 27-33-78



**DMITRIJ
GLINKA**

Do najślawniejszych pilotów myśliwskich Związku Radzieckiego w czasie ostatniej wojny należy Dmitrij Glinka. Ma on na swoim koncie 58 zestrzelonych samolotów niemieckich. Oto ty lewej Glinka, w 1942 roku, przed lotem bojowym. Z prawej: Glinka, obecnie pilot „Aeroflotu”.
Foto: Gruzdzanowa, Aulicov



W WALCE Z POŻAREM

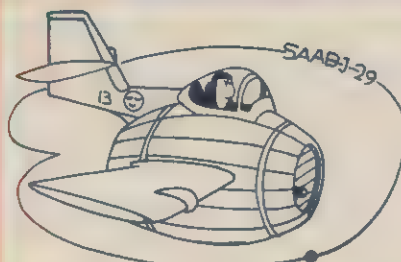


W Królewskiej Kolumbii (Pn. Ameryka) do zwalczania pożarów lasów stosuje się szeroko specjalne samoloty pożarolce. Na zdjęciu: Samolot „Avenger” podczas gaszenia pożaru lasu specjalną mieszkanką płynną, zwaną bentonitą.
Foto: „The Illustrated London News”



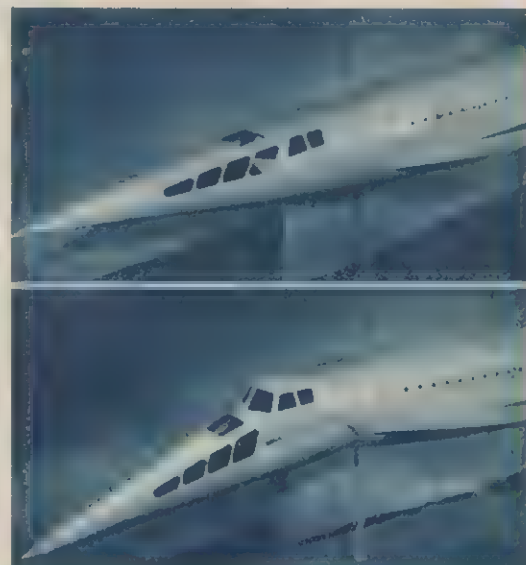
W LUIZJANIE

Cessna-180 jest to wielozadaniowy gornopłat pływakowy, dość chętnie używany w USA przez różne przedsiębiorstwa. Na zdjęciu: Cessna-180 na wodach Luizjany.
Foto: Piyano



RUCHOMY PRZÓD

Ruchomy przód kadłuba proponują konstruktorzy zakładów Lockheed dla nadzwyczajnego samolotu pasażerskiego CL-101 SST. Przy starcie — część ruchoma opuszcza się o 10 stopni, przy lądowaniu o 18 stopni. Wszystko to dla polepszenia widoczności z kabiny załogi.
Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News”



„FOKA” W FAYENCE

Wśród szybowców, będących na wyposażeniu sławnego francuskiego ośrodka szybowcowego Fayence (Prowansja), są również i polskie. Oto kierownik ośrodka Fayence w kabinie „Foki”. Francuzi bardzo sobie chwalą zalety naszej wycynówki.



**RUMUŃSKA
REKORDZISTKA**

Do grona najlepszych spadochroniarzek rumuńskich należy Maria Bistriceanu. Do niej i jej czterech koleżanek klubowych należy rekord międzynarodowy w grupowym skoku na celność lądowania.
Foto: „Sport si Tehnica”



„NORSEMAN” I CANOE

W północnych rejonach Kanady duże usługi dla komunikacji oddają samoloty przystosowane do wodowania. Oto samolot typu „Norseman” przedsiębiorstwa Nordair. Na lewym pływaku widoczna lekka łódka, tzw. „canoe”.
Foto: „Aviation Magazine” (2)



NA 20-LECIE POLSKI LUDOWEJ

NA terenie całego kraju, we wszystkich zakładach pracy, w miastach i wsiach — podejmuje się coraz więcej zobowiązań dla uczczenia XX-lecia Polski Ludowej oraz IV Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Załoga PLL Lot aktywnie włączyła się do ogólnonarodowego czynu, pragnąc godnie uczcić XX-lecie Polski Ludowej. W roku 1964 nastąpił w Polskich Liniach Lotniczych znaczny rozwój współzawodnictwa i przodownictwa. Dużymi osiągnięciami może się dziś poszczycić załoga całego przedsiębiorstwa, która wartość swoich zobowiązań szacuje na ogólną sumę ponad 600 tys. zł.

W tym szlachetnym współzawodnictwie bierze udział 1 460 członków załogi LOT-u. Podejmowane zobowiązania są różnorodne i obejmują wszystkie pionierzy przedsiębiorstwa. I tak np. w pionie technicznym pracownicy zobowiązali się poza zwiększeniem wydajności pracy opracować nową dokumentację oraz uporządkować gospodarkę materiałową, co nie da się ująć w jakiejś liczby wymierne.

Pracownicy pionu eksploatacji wykonują szereg prac nienależących do zakresu ich czynności na ogólną sumę ponad 50 tys. zł. W pionie administracyjnym na szczególne wyróżnienie zasługuje zobowiązanie pracowników, którzy podjęli się zabudowy zbiornika o pojemności 40 tys. litrów oraz wykonają instalacje potrzebne do jego eksploatacji. Wartość zobowiązania wynosi 66 tys. zł.

W pionie Naczelnego Dyrektora oraz w pionie Handlowym zobowiązania są podejmowane na odcinku usprawnienia prac poszczególnych komórek organizacyjnych, a także na odcinku estetyzacji biur i pomieszczeń PLL LOT.

Z okazji Święta 1 Maja z poszczególnych pionów PLL LOT napływa coraz więcej meldunków o przedterminowym wykonaniu zobowiązań dla uczczenia XX-lecia Polski Ludowej.

Na stronach następnych przedstawiamy fotoreportaż obrazujący pracę na co dzień niektórych pracowników LOT-u, którzy przyczyniają się do wykonania zobowiązań.

As.

В ЧЕСТЬ XX-ЛЕТИЯ НАРОДНОЙ ПОЛЬШИ

ПО всей стране, на заводах и фабриках, в городах и селах ширится социальное соревнование в честь XX-летия Народной Польши и 4-го съезда Польской объединенной рабочей партии.

Коллектив Польских авиационных линий ЛОТ активно включился во всенародное соревнование, чтобы трудовыми успехами с честью встретить 20-ю годовщину освобождения страны. В 1964 году на Польских авиационных линиях отмечаются значительный рост социальное соревнования, ширится борьба за звание передовика труда.

Рабочие и служащие ЛОТА заслуженно гордятся своими успехами. Они взяли на себя обязательство во внеурочное время произвести работы стоимостью свыше 600 000 злотых.

В социальное соревнование включился весь полторатысячный персонал ЛОТА. Обязательства взяты самые различные, на всех участках разносторонней деятельности огромного предприятия. Так, например сотрудники технического сектора обязались, наряду с осуществлением мер по повышению производительности труда, разработать новую документацию и реализовать ряд мероприятий на участке материального хозяйства. Экономический эффект от реализации этих обязательств велик, хотя и невозможно его подсчитать в денежном исчислении.

Сотрудники эксплуатационного сектора выполняют во внеурочное время ряд работ стоимостью свыше 50 000 злотых. Служащие административного сектора обязались застроить резервуар емкостью 40 тысяч литров и выполнить оборудование, необходимое для его эксплуатации. Стоимость этих работ оценена на 66 000 злотых.

Сотрудники главной дирекции и коммерческого отдела разработали ряд мероприятий, направленных на повышение четкости в работе отдельных организационных звеньев, на улучшение внешнего эстетического вида помещений и контор Польских авиационных линий ЛОТ.

Встречая Первомай, рабочие и служащие ЛОТА рапортуют о досрочном выполнении многих обязательств, принятых в ознаменование XX-летия Народной Польши.

На страницах нашего журнала мы поместили фотoreportаж о трудовых буднях сотрудников ЛОТА, своим трудом обеспечивающих успешную реализацию обязательств.

LOT'S PART IN CELEBRATIONS OF THE XX ANNIVERSARY OF POLISH PEOPLE'S REPUBLIC

THE working people throughout the country, in the cities, towns and villages undertake various voluntary obligations to celebrate the XX Anniversary of Polish People's Republic.

LOT employees among those working for other institutions will contribute to the Anniversary's country wide celebration. In 1964 socialistic competition among LOT staff aimed at savings through better efficiency has become very popular. To celebrate the XX Anniversary LOT's personnel have undertaken the obligations representing in money the value of total 600,000 zlotys.

1460 members of LOT staff volunteered their help in the fulfillment of this priceworthy task. The undertaken obligations are of varying nature and embody all LOT's Departments. The employees of maintenance division for example, will work out the new documentation and methods for supervising of the utilisation of materials in stock. Further they have undertaken to improve their standard of efficiency. Both these obligations will produce in effect undoubt saving the volume of which however cannot be estimated in plain figures.

The employees of exploitation division will perform various extra work above their normal duties, which, in money will represent 50 000 zlotys. The employees of the Administration Department have layed themselves under the obligation to give helpful hand in building in of 40,000 liters reservoir, and in fitting it with installation. Their obligation will be worth 66 000 zlotys.

The Managing Director's Office and the Sales Division will take action to improve the standard of efficiency of various sections within the Department, and will undertake making the Corporation's offices and other lodgings look more esthetic.

In connection with the 1st of May, everyday different Corporations Departments send in the reports of fulfillment of their obligations.

On the next pages we present photo-report illustrating the everyday's work of some of LOT staff taking part in the fulfillment of Corporation's XX Anniversary undertakings.

Foto: M. Kobrzyński



NA XX-LECIE POLSKI LUDOWEJ



Jerzy Gryszokm, którego widzimy przy śmigle, należy do socjalistycznej brygady pracy. Pracuje na starcie — jest także sekretarzem Organizacji Partyjnej na starcie.

Tadeusz Morawski jest mechanikiem, który posiada licencje na wszystkie typy samolotów znajdujących się w eksploatacji PLL LOT. Szkolił się w ZSRR i Anglii. Aktywny działacz ZMS, należy do brygady, która walczy o złotą odznakę socjalistycznych brygad pracy.

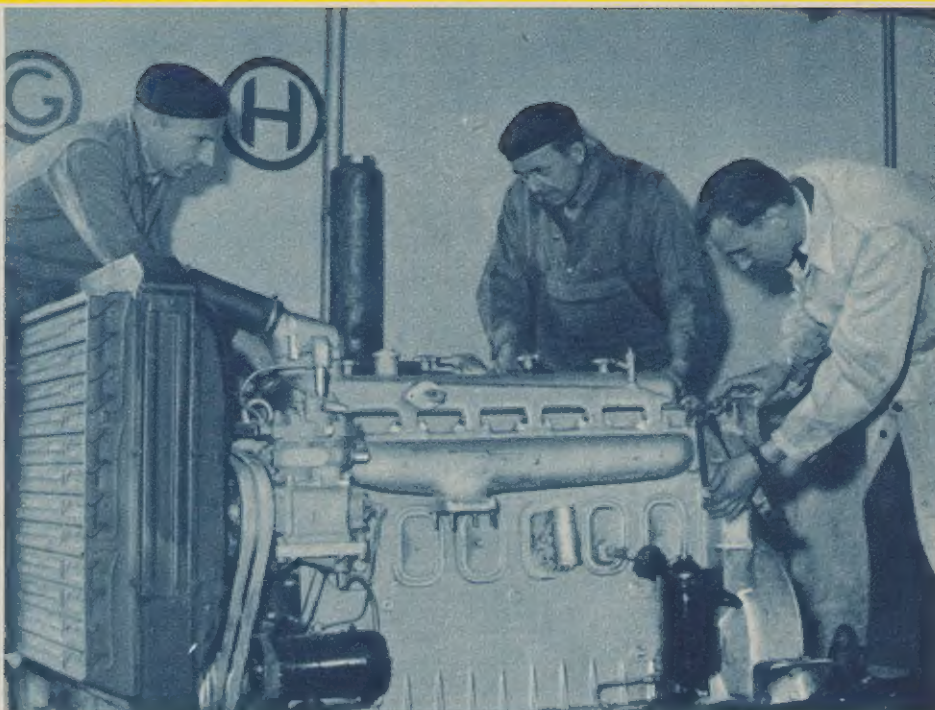


Aby szybciej wykonać nasze zobowiązania dla uczczenia 20-lecia Polski Ludowej, powinniśmy zorganizować socjalistyczne brygady pracy. Taka decyzja zapadła w ZMS. Na zdjęciu (niżej) organizatorzy socjalistycznych brygad pracy: Zdzisław Biały, sekr. ZMS (w środku) Włodzimierz Budnicki (z prawej) i Bogdan Piotrowski (z lewej).

Zdjęcia: M. Koberzyński (8)



Do przodujących brygad trakcji samochodowej zalicza się także brygada Tadeusza Szymańskiego (zdjęcie z prawej), która sprawuje stały nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem układu zasilania przy silniku. Tadeusz Szymański (1. od lewej) ze swoją brygadą.



Z prawej: W trakcji samochodowej wyróżnia się brygada Ireneusza Prejsa (drugi od lewej). Ireneusz Prejs jest członkiem ZMS. Z jego to inicjatywy zorganizowano 6 brygad socjalistycznego współzawodnictwa pracy.



Brygada Henryka Petrykowskiego pracująca przy Il-18 (drugi od lewej) podjęła zobowiązanie skrócenia czasu wykonywanych przeglądów i remontów samolotów.



Z lewej: Janusz Antczak jest aktywnym działaczem ZMS. Widzimy go przy pracy. Bierze udział we współzawodnictwie o szczytny tytuł socjalistycznej brygady pracy

Z prawej: Inżynier Mieczysław Roszkowski z personelu latającego jest szefem mechaników pokładowych, zajmuje się szkoleniem. Należy zaznaczyć, że w swoich zobowiązaniach na XX-lecie Polski Ludowej dział Personelu Latającego i Dział Szkolenia Personelu Latającego postanowiły wykonać pomoce potrzebne do szkolenia personelu latającego.



ZWYKLE pojawiają się w tej rubryce życiorysy i fotografie pracowników zasłużonych. Tym razem, bez życiorysów i fotografii poświęcamy tę rubrykę pracownikom uczynnym, ludziom „dobrej woli”.

Otrzymałmśmy niedawno list od p. Stefani Komeckiej z Lublina, która w ciepłych słowach dziękuje LOT-owi za zrozumienie i pomoc okazane jej w ciężkich chwilach. Cenny, zagraniczny lek, od którego zależało życie jej męża, przyleciał samolotem z Brukseli do Warszawy. Kierownik Oddziału Obsługi Pasażerów, Bolesław Bestecki, natychmiast zawiadomił telefonicznie p. Komecką o nadejściu lekarstwa. Usłyszawszy od niej, że stan męża pogarsza się z godziny na godzinę i że każda minuta może być decydująca — wysłał na Dworzec Wschodni specjalnego gońca z listem do zawiadowcy stacji, w którym prosił go o natychmiastowe przesłanie paczki pociągiem pospiesznym do Lublina. Następnie powtórnie zadzwonił do Lublina, powiadamiając panią K., że lekarstwo przywiezie osobiście kierownik pociągu pospiesznego Warszawa — Lublin. Lekarstwo nadeszło w ostatniej niemal chwili i chory został uratowany.

O trzech innych, równie uczynnych pracowników LOT-u czytamy w liście „Matki” do Ekspresu Wieczornego (z dnia 8 kwietnia br.) pt. „Pochwała LOT-u”:

„Pragnę powiadomić Was o wyjątkowej i rzadko spotykanej życzliwości, jaką okazali mi pracownicy LOT-u, a szczególnie p. Solnicki z Biura przy pl. Konstytucji oraz p. Hedemann przedstawiciel LOT-u w Paryżu. Zwróciłam się do p. Solnickiego z prośbą, aby ktoś z załogi samolotu kursującego na trasie Warszawa — Paryż zabrał z Paryża paczkę z gipsem chirurgicznym, który jeden z moich znajomych zobowiązał się kupić dla mojej córki. Przedstawił LOT-u w Paryżu nie tylko spełnił moją prośbę, ale — ponieważ oczekiwana paczka nie została na czas dostarczona na lotnisko — za własne pieniądze kupił gips i wysłał najwcześniejszym samolotem. Kiedy paczka przybyła do Warszawy, pracownicy LOT-u zatelefonowali do mnie, a potem przy odbiorze na Okęciu okazali mi wiele życzliwości, szczególnie p. Reiter. Jestem im wszystkim serdecznie wdzięczna za bezinteresowną życzliwą pomoc. MATKA”.

Jak nas poinformował p. Czesław Solnicki (z-ca kierownika Biura Sprzedaży i Rezerwacji na MDM), nazwisko pani podpisującej się „Matka” brzmi Ronka. Gips potrzebny był dla córki Ewy. (hk)



Na trasie Bruksela — Berlin odbył lot na pokładzie samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT parlamentarzyści belgijscy.



Słynny francuski kompozytor i piosenkarz, Gilbert Becaud, przyleciał polskim samolotem na występy do Warszawy. Na zdjęciu: Artysta sfotografowany w poczekalni dworca lotniczego na Okęciu, w chwili, gdy podziwiał otrzymane na powitanie polskie róże.

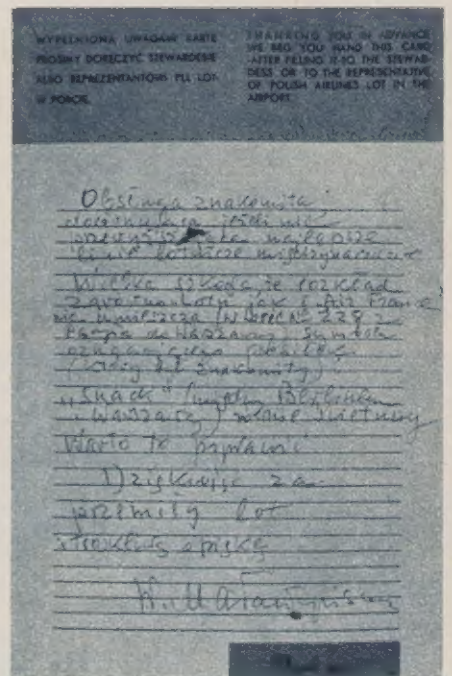
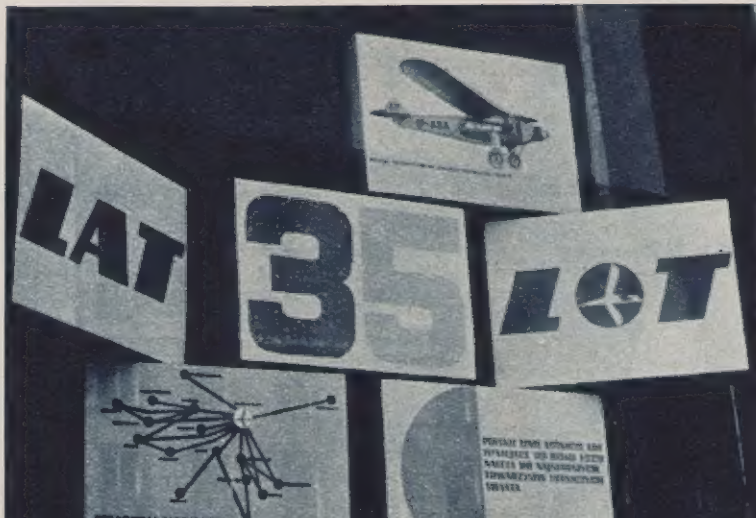


„Dajcie wody i chrońcie przed przeciągiem” — głosi napis na kłatkach z polskimi gołębiemi, które z Warszawy poleciały (LOT-em) do Rzymu, a stamtąd przez ocean do Ameryki, gdzie czekał już na nich nabywca p. Michał Kopiec z Nowego Jorku.



Na zaproszenie Trans Canada Airlines bawili w Montrealu pracownicy LOT-u: p. T. Jelenka z Biura Sprzedaży i Rezerwacji na MDM oraz p. T. Prugar z Działu Taryf i Przepisów IATA. Na zdjęciu: delegaci LOT-u w towarzystwie wiceprezesa TCA d/s Handlowych p. J.E. Nicksona.

LOT przystąpił do wiosennej zmiany witryn reklamowych. Prezentujemy niektóre z nich (w pierwszym rzędzie): Biuro Sprzedaży i Rezerwacji na MDM — dwie ekspozycje: jedna poświęcona 6-poolowi (kolorowe emblematy towarzystw lotniczych krajów socjalistycznych) i druga — 35-leciu LOT-u oraz witryn w Hotelu Europejskim, w dolnym rzędzie: Hotel Grand i Hotel Bristol.



Witold Małcużyński, światowej sławy wirtuoz pochodzenia polskiego, nie po raz pierwszy podróżuje jako pasażer LOT-u. Oto wypowiedź znakomitego artysty wręczona stewardessie na pokładzie polskiego samolotu lecącego z Paryża do Warszawy.

Zdjęcia: M. Kobrzyński



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 261, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny JANUSZ KOBIELA. Wkładka do numeru 18 (669) z dnia 3.V.1964 r. tygodnika „Skrzydłata Polska”.